

Planlegging av en bærekraftig infrastruktur?

En komparativ analyse av planlegging og tilrettelegging for syklistar i Oslo og Uppsala



Leif Rune Ulle

**Masteroppgave i samfunnsgeografi
Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi
Universitetet i Oslo
Mai 2006**

Forord

Først vil jeg rette en stor takk til alle mine informanter i Oslo og Uppsala som satte av tid til samtaler. Uten deres velvillighet og engasjement ville jeg ikke kunne skrevet masteroppgave om dette emnet. Jeg vil også takke institutt for sosiologi og samfunnsgeografi, Nordplus og Osloforskning for stipender som gjorde det mulig å ta et kurs ved Universitetet i Uppsala, samt gjøre feltarbeid til oppgaven. En stor takk går også til min veileder Per Gunnar Røe, som med sin interesse for emnet og faglige kompetanse har vært til enorm hjelp i skrivearbeidet. For hjelp med tekniske spørsmål og kart, vil jeg takke Gunnar Berglund. Jeg vil også benytte anledningen til å takke min familie for hjelp til alt jeg har spurt om.

Etter nesten fire år med studier i samfunnsgeografi er det mange på faget som fortjener en takk. Det gode miljøet blant studentene har vært viktig i mange eksamensperioder, dette gjelder ikke minst alle sosiale aktiviteter, med turen til London høsten 2005 som høydepunkt. Jeg vil spesielt takke Carina Meyer Løseth, Cecilie Kjølnes Skar og Øyvind Stakkestad.

Til slutt vil jeg takke min kjæreste Ann-Sofie. Du gjorde mitt opphold i Sverige til en periode jeg for alltid vil huske med glede. Mer enn noen andre har du vært til stede i det daglige arbeidet og støttet meg. Dine oppmuntringer og tro på prosjektet har vært til stor inspirasjon. Du er best.

Leif Rune Ulle
Oslo, mai 2006

<u>1 Innledning</u>	<u>1</u>
1.1 Problemstilling	2
1.2 Begrepsavklaring om sykkelveier	2
1.2.1 Ulike former for sykkelvei-planlegging	3
1.3 Beskrivelse av case	4
1.4 Uppsala	7
1.4.1 Klimatiske forhold i Oslo og Uppsala	10
<u>2 Bærekraftig utvikling</u>	<u>13</u>
2.1 Fra sentral til lokal planlegging	13
2.2 Kritikk av begrepet bærekraftig utvikling	14
2.3 Bærekraftig transport	16
2.4 Bærekraftig infrastruktur	17
<u>3 By- og kommunal planlegging</u>	<u>19</u>
3.1 Fysisk planlegging	21
3.2 Kommunal planlegging i Sverige	22
3.2.1 Uppsalas fokus på miljøspørsmål	24
3.2.2 Planlovgivning	24
3.2.3 Oversiktsplaner og detaljplaner	25
3.3 Tidligere års planlegging i Sverige	26
3.4 Tidligere års planlegging i Norge	28
3.5 Dagens planlegging i Norge	29
3.5.1 Økt satsning på innbyggernes rolle	30
3.6 Oppsummering av likheter mellom Norge og Sverige	30

4 Sykkelplanlegging	33
4.1 Hvordan få plass til syklistene?	34
4.2 Planlegging for et bilfritt sentrum	35
4.2.1 Argumenter for et bilfritt sentrum	36
4.3 En ekskluderende infrastruktur?	37
4.4 Buchanan-rapporten	38
4.4.1 Kritikk av Buchanan-rapporten	40
4.5 Hudsons prinsipper for planlegging av sykkelveier	41
4.6 Andre prinsipper for planlegging av sykkelveier	43
4.7 Nederlands satsning på sykkelveier	44
4.8 Den samfunnsøkonomiske nytten av å sykle	46
5 Data og metode	49
5.1 Casestudie	49
5.2 Forholdet mellom problemstilling og case	51
5.3 Intervju som metode i kvalitativ studie	52
5.3.1 Bruk av intervjuguide	53
5.3.2 Informert samtykke	54
5.3.3 Valg av informanter i Oslo	55
5.3.4 Valg av informanter i Uppsala	56
5.3.5 Språklige utfordringer i Uppsala	56
5.4 Troverdighet, bekreftbarhet og overførbarhet	57
6 Analyse	59
6.1 Stort potensial for bruk av sykkel på korte avstander	59
6.1.1 Fokus på korte reiser i Uppsala	60
6.1.2 Fokus på korte reiser i Oslo	62
6.2 Sykkeltrafikken må være integrert i øvrige transportplaner	62
6.2.1 Oslos plan for utbygging av et hovedsykkelveinett	63
6.2.2 Vil målene bli nådd?	63

6.2.3 Utbygging for et hovedsykkelveinett i Uppsala	65
6.2.4 Ulikheter i prioriteringen	66
6.3 Et nettverk av aktører med de samme grunnleggende ideene	67
6.3.1 Uppsala sin satsning på nettverk	68
6.3.2 Oslo sin satsning på nettverk	69
6.4 Vektlegging av den samfunnsøkonomiske nytten av å sykle	70
6.5 En sikker og effektiv reise	71
6.5.1 Oslo sin satsning på en sikker og effektiv reise	71
6.5.2 Uppsala sin satsning på en sikker og effektiv reise	75
6.6 Sameksistensen mellom syklist og bilist	76
6.6.1 Konflikter mellom trafikantgrupper i Oslo	77
6.6.2 Konflikter mellom trafikantgrupper i Uppsala	78
6.7 Vedlikehold og nye løsninger for sykkelveinettet	79
6.7.1 Prioritering av vedlikehold i Uppsala	80
6.7.2 Prioritering av vedlikehold i Oslo	80
6.8 Viktigheten av å ivareta sykkelperspektivet	82
6.8.1 Oslos satsning på en gruppe av syklist	82
6.8.2 Uppsalas syn på ulike grupper av syklist	84
6.9 Innbyggernes rolle i sykkelplanleggingen	86
6.10 Vektlegging av bærekraftig utvikling i Uppsala	87
6.11 Vektlegging av bærekraftig utvikling i Oslo	89
6.12 Oppsummerende casesammenligning	90
<u>7 Konklusjon</u>	<u>95</u>
Referanseliste	97
Vedlegg 1: Intervjuguide for Oslo	100
Vedlegg 2: Intervjuguide for Uppsala	103

Tabeller og figurer

Tabell 1.1: Oslo, gjennomsnittstemperatur i °C, og nedbør i millimeter	6
Tabell 1.2: Uppsala, gjennomsnittstemperatur i °C, og nedbør i millimeter	6
Figur 1.1: Oppgavens to studieområder	9
Figur 4.1 Forhold som påvirker bruk av sykkel	33
Figur 6.1 Tidsbruk med ulike transportmidler	59

Bildet på forsiden: Sykkelparkeringen utenfor Uppsala Centralstation, februar 2006.

1 Innledning

Miljøproblemer i ulike byer verden over blir stadig større. Økt varekonsum med mer avfall som følge, og økt privatbilisme, med blant annet økende ressursbruk og forurensning som konsekvenser, er noen av mange elementer som gjør at man stadig ser en forverring av miljøet. For mange vil bruk av bil være en faktor som gjør at livskvaliteten blir bedre gjennom økt mobilitet og fleksibilitet. Men økt bilbruk fører også til at mange mennesker er utsatt for forurensning og støy, i tillegg til myke trafikanter ulykkesrisiko.

Det har i lang tid blitt skrevet om hva konsekvensene av å ikke satse på mer miljøvennlige transportmåter vil være. Likevel kan det synes som om dette ikke blir tatt alvorlig nok. Til tross for at man i stor grad vet hva konsekvensene kommer til å bli av at ikke miljøproblemene, som følger av transport, tas seriøst, virker det ikke alltid som om det finnes politisk vilje, og heller ikke vilje i befolkningen til å gjøre noe med dette. Mange politiske spørsmål vedrørende miljøet har lang behandlingstid og leder ikke nødvendigvis til konkrete tiltak som kan være med på å forbedre den alvorlige situasjonen mange byer står ovenfor.

Problemer knyttet til miljøet deles gjerne inn i lokale og globale miljøproblemer. Bilismen bidrar til problemer i begge disse kategoriene og utgjør en større miljøtrussel nå enn noen gang tidligere. På det globale nivået ser man at mengdene miljøfarlige gasser, som bilen slipper ut, er større enn noen gang, og de øker fortsatt. På det lokale plan er bilismen et problem særlig for de som har ulike luftveislidelser. Svevestøv fra bilene gjør at mange har problemer med å oppholde seg utendørs visse deler av året.

I denne oppgaven presenterer jeg en komparativ studie av hvordan Oslo og Uppsala har planlagt og tilrettelagt for byenes syklist. Hensikten med å gjøre en komparativ studie er å peke på likheter og ulikheter for hvordan planleggingen har foregått, og for å se hvordan resultatene har vært så langt. Planleggingen for syklist er svært ulik på forskjellige geografiske områder, og jeg ønsker i denne oppgaven å peke på noen av årsakene til dette.

1.1 Problemstilling

Hovedproblemstillingen for denne oppgaven er som følger:

Hvordan skiller den offentlige tilrettelegningen for syklistene i Oslo og Uppsala seg fra hverandre?

Jeg vil gjennom oppgaven se på hvilke prioriteringer som er gjort i de to byene for å få til et helhetlig og godt uformet sykkelveinett som kommer innbyggerne av byen til gode.

Med at noe kommer byen til gode, mener jeg først og fremst de miljømessige og helsemessige fordelene som sykling fører med seg. For det første slipper ikke sykkelene ut noen farlige gasser, slik de fleste andre kommunikasjonsmidler gjør. For det andre får brukeren selv en helsemessig gevinst som følge av regelmessig sykling. I tillegg til min hovedproblemstilling har jeg også laget et underproblemstilling som lyder:

Hvordan kommer ulikheter i prioriteringen av tilrettelegging for syklistene til syne i den offentlige planleggingen?

Det er mange ulike årsaksforhold som ligger bak prioriteringen av sykkelveier i en by. Jeg er både opptatt av hva slags økonomisk prioritering som ligger til grunn, og hvilken prioritering sykkelveier har i forhold til andre transportprosjekter. Jeg vil i analysedelen se på hvordan prioriteringene kommer til syne i Uppsala og Oslo sin offentlige tilrettelegging for syklistene, og jeg vil undersøke om disse to byene har fulgt ulike teorier om sykkelveier som har vært brukt med suksess i andre byer. Hvilke kriterier dette dreier seg om vil jeg presentere i kapittel 4 som handler om sykkelplanlegging.

1.2 Begrepsavklaring om sykkelveier

En rekke begreper blir brukt av ulike aktører for å beskrive et område av en vei som benyttes til sykling.¹ De vanligste er: gang- og sykkelvei, sykkelvei, sykkelfelt, sykkelsti, sykkelanlegg og sykkeltrasè. Statens vegvesen har laget følgende definisjoner av noen av disse:

¹ Statens vegvesen omtaler det som sykkelveger, mens kommuner og media skriver sykkelveier. Jeg har valgt å bruke terminologien sykkelveier i min oppgave fordi jeg anser dette som den mest brukte formen

Gang- og sykkelveg: Veg som ved offentlig trafikkskilt er bestemt for gående, syklende eller kombinert gang- og sykkeltrafikk. Vegen er skilt fra annen veg med gressplen, grøft, gjerde, kantstein eller på annen måte.

Sykkelboks: Oppstillingsplass for syklende foran motorisert trafikk i signalregulerte kryss.

Sykkelfelt: Kjørefelt som ved offentlig trafikkskilt og oppmerking er bestemt for syklende.

Sykkelveg: Veg som ved offentlig trafikkskilt er bestemt for syklende. Vegen er skilt fra annen veg med gressplen, grøft, gjerde, kantstein eller på annen måte. Gående kan også bruke sykkelveg der dette er mest tjenelig.

Sykkelvegnett: Kan bestå av veger med blandet trafikk, sykkelfelt og separate sykkelveger.

(Statens vegvesen 2003:9-10)

Jeg vil i min oppgave benytte meg av begrepene sykkelvei, sykkelfelt og sykkelveinett når jeg diskuterer planleggingen av slike veier i Oslo og Uppsala.

1.2.1 Ulike former for sykkelvei-planlegging

Statens vegvesen skiller mellom tre ulike former for sykkeltrafikk. Her slår de fast at syklister i juridisk forstand er "kjørende" på lik linje med bilister. Disse tre hovedløsningene for sykkeltrafikk er; sykling i blandet trafikk, sykkelfelt, sykkelvei og gang-/sykkelvei.

Sykkelveg i blandet trafikk er en akseptabel løsning ved fartsgrense 30 og 40 km/t og/eller der biltrafikken er liten.

Sykkelfelt, oppmerket og skiltet på hver side av kjørebanen, er hovedløsningen i byer og tettsteder.

Sykkelveg eller gang- og sykkelveg atskilt fra kjørebanen med rabatt eller rekkverk, anbefales når fartsgrensen er 60 km/t eller høyere på tiliggende veg. Der det er en fare for konflikter mellom syklist og fotgjengere, bør det anlegges sykkelveg med fortau for gående.

(Statens vegvesen 2004:11)

I tillegg til disse definisjonene blir det også listet opp en del løsninger som man har valgt å ikke benytte seg av i Norge ettersom man anser at disse er med på å skape farefulle situasjoner for syklistene. Noen av løsningene som ikke skal benyttes, er toveis sykkelanlegg på fortau, noe som er mye brukt i Sverige, enveis sykkeltrafikk på fortau, sykkelsti og ensidig sykkelfelt. Jeg vil i min oppgave bruke definisjonene til Statens vegvesen både når det gjelder Oslo og Uppsala. I stedet for å bruke sykkelanlegg, bruker jeg sykkelveinett, som omfatter de tre strategiene som jeg tidligere har nevnt. Årsaken til det er at sykkelveinett er et begrep som brukes av både Oslo kommune, Uppsala kommune, Statens vegvesen og Syklistenes Landsforening. Jeg finner det derfor mer hensiktsmessig å bruke dette framfor sykkelanlegg.

1. 3 Beskrivelse av case

Økt bruk av sykkel i befolkningen har i lang tid vært et viktig satsningsområde i en rekke land og byer. Danmark og Nederland er to av landene hvor det har vært satset mest på økt bruk av sykkel, men også sykkelkulturen blant befolkningen i disse landene har bidratt til at antallet syklist er høyt. Når man sammenligner land som Danmark og Nederland, og deres sykkeltradisjoner, med Norges tradisjoner, finner man noen vesentlige forskjeller. For det første er topografien i både Danmark og Nederland radikalt annerledes enn hva den er i Norge. Terrenget i Norge er mer kupert, og det finnes langt flere bakker i Oslo enn i for eksempel København og Amsterdam, noe som gjør at sykling i Oslo blir en mer energikrevende aktivitet. Dette kan være en årsak til at færre ønsker å benytte seg av sykkel i Oslo. Det er rett og slett tyngrer å komme seg til og fra ulike destinasjoner.

Ifølge Mayer Hillman, som har skrevet mye om sykling og tilrettelegging for syklist i byer, blir det for enkelt å legge skylden på bakker for at man lar sykkel stå hjemme. Hillman (1997) mener det i mange tilfeller ikke er tatt hensyn til at bakker går begge veier, og at det er fullt mulig å gå av sykkel og dytte den opp bakker hvis man synes det blir for tungt.

Hills are cited as if they represent the ultimate deterrent to cycling, overlooking the fact that they run downhill as well as uphill, that cycles can always be pushed up steep hills – though it is rare nowadays to see cyclists walking their bikes - and

that cycles nowadays have gears enabling cyclists to go uphill without dismounting.

(Hillman 1997:74)

En annen viktig forskjell mellom disse landene er klimaet. Vinteren i Oslo kommer tidligere og varer lengre, og dette gjør at sykkelsesongen blir langt kortere i Oslo enn hva tilfellet er i København og Amsterdam. I Oslo kommer det ofte snø i November, og denne snøen kan bli liggende til mars, noe som gjør sykling vanskelig sammenlignet med København og Amsterdam der det kommer langt mindre snø.

I tillegg til at snø og is utgjør en stor utfordring for syklistene, er kulden en faktor som gjør at mange foretrekker andre kommunikasjonsmidler, som t-bane, buss og bil. Dette er faktorer som det er mulig å gjøre noe med når det gjelder sykling om vinteren. Snø og kulde er naturligvis faktorer som er med på å vanskeliggjøre sykling, men som likevel ikke gjør det umulig. Det finnes ulike tiltak som kan gjøre sykling i de vanskelige vintermånedene til en fullt ut gjennomførbar aktivitet. For det første gjelder det å ha riktig utstyr i form av gode vinterklær. For det andre er det helt essensielt at sykkelveiene blir vedlikeholdt og ryddet på en måte som gjør at det er forsvarlig å sykle der. Dette er noe jeg vil se nærmere på i analysedelen av oppgaven. En annen måte å håndtere glatte, snødekte veier på, er å legge om til piggdekk slik det er lovpålagt for biler under vintersesongen.

Adverse weather is often cited as a deterrent to increased cycle use, but it is noticeable how weather conditions are usually overcome in cities where other factors are favourable. For example, the Netherlands is windy and it is wetter than, for example, Leicester in England – but it has very much higher levels of participation. [...] It seems that adverse weather conditions may affect cycling on a day-to-day basis, but by themselves are not sufficient to dissuade many people from cycling regularly.

(Tolley 1997:9)

Hva slags vær et område har kan altså være med på å påvirke hvordan sykkeltrafikken varierer fra dag til dag, men det kan ikke være hovedårsaken til hvorfor det satses ulikt på et helhetlig sykkelveinett. Jeg har i min oppgave valgt å sammenligne planleggingen for syklistene i byene Uppsala og Oslo. Noen av grunnene til dette er at de skisserte forskjellene

mellom Oslo, København og Amsterdam, når det gjelder topografi og klima, ikke kan sies å gjelde i en sammenligning mellom Oslo og Uppsala. I tillegg til at klimaet er relativt likt i de to byene som studien omhandler, er det også mange likheter når det gjelder planleggingstradisjonen i Norge og Sverige, noe jeg vil komme nærmere tilbake til i kapittel 3 om by- og kommunal planlegging.

I tabell 1.1 og 1.2 ser man at gjennomsnittstemperaturene i de to byene nesten nøyaktig den samme. Tallene er hentet fra Internettssidene til Worldclimate og bygger på væreobservasjoner hentet fra midten av 1800-tallet og fram til 1990-tallet.² Det er noe varmere i Oslo året i gjennom, så dette kan ikke brukes som begrunnelse for at innbyggerne i Oslo sykler langt mindre enn hva som er tilfellet i Uppsala. Når det gjelder nedbørsmengden er denne noe større i Oslo enn hva den er i Uppsala, men det er allikevel relativt små forskjeller i forhold til hva tallene hadde vært for andre byer. Dette er en av grunnene til at jeg har valgt Uppsala som komparativ case. Temperatur og nedbørsmengde er relativt likt, noe som gjør at de to byene har samme klimatiske forutsetninger for å legge til rette for at byens innbyggere skal ha muligheten til å sykle året igjennom.

Tabell 1.1: Oslo, gjennomsnittstemperatur i °C, og nedbør i millimeter³

	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des	År
°C	-4.3	-3.8	-0.6	4.4	10.3	14.9	16.9	15.4	11.1	5.8	0.5	-2.9	5.6
Nedbør I mm	40.6	31.2	33.7	36.1	44.9	58.7	74.9	85.9	71.8	70.6	57.1	48.5	654.5

Tabell 1.2: Uppsala, gjennomsnittstemperatur i °C, og nedbør i millimeter⁴

	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des	År
°C	-4.2	-4.5	-1.9	3.3	9.1	14.3	16.6	15.1	10.8	5.5	0.5	-2.6	5.1
Nedbør I mm	33.3	25.8	25.7	29.6	41.3	49.9	67.5	71.7	55.3	53.8	47.3	39.9	541.5

² www.worldclimate.com

³ <http://www.worldclimate.com/cgi-bin/grid.pl?gr=N59E010>

⁴ <http://www.worldclimate.com/cgi-bin/grid.pl?gr=N59E017>

1.4 Uppsala

Uppsala er Sveriges fjerde største by, etter Stockholm, Göteborg og Malmö. Byen er kjent for å ligge langt framme i bioteknologi, og byen har en rekke forskningsinstitusjoner hvor denne typen forskning bedrives. I oversiktsplanen til Uppsala står det at for å tiltrekke seg interesse og kapital fra utenlandske selskaper, kan det brukes som reklame at det allerede finnes clustere innenfor bioteknologi, og at Sveriges hovedflyplass Arlanda ligger nærmere Uppsala enn Stockholm (Uppsala kommun 2002).

Politikerne og innbyggerne i byen er opptatt av å bevare det de kaller ”byens silhuett”, som domineres av Uppsala domkirke, som ble påbegynt på 1200-tallet, og Uppsala slott, som ble bygd i årene rundt 1540 da Gustav Vasa regjerte. I mellom disse to særpregede byggverkene ligger universitetsbiblioteket Carolina Rediviva, som ble bygget i 1477, og er Sveriges eldste bibliotek (Damberg & Ek 2005). Med å bevare ”byens silhuett”, menes det at ingen nye bygninger i byen skal være høyere enn noen av disse. Domkirken er 118,7 m så det er først og fremst dette monumentale byggverket man legger merke til når man nærmer seg byen.

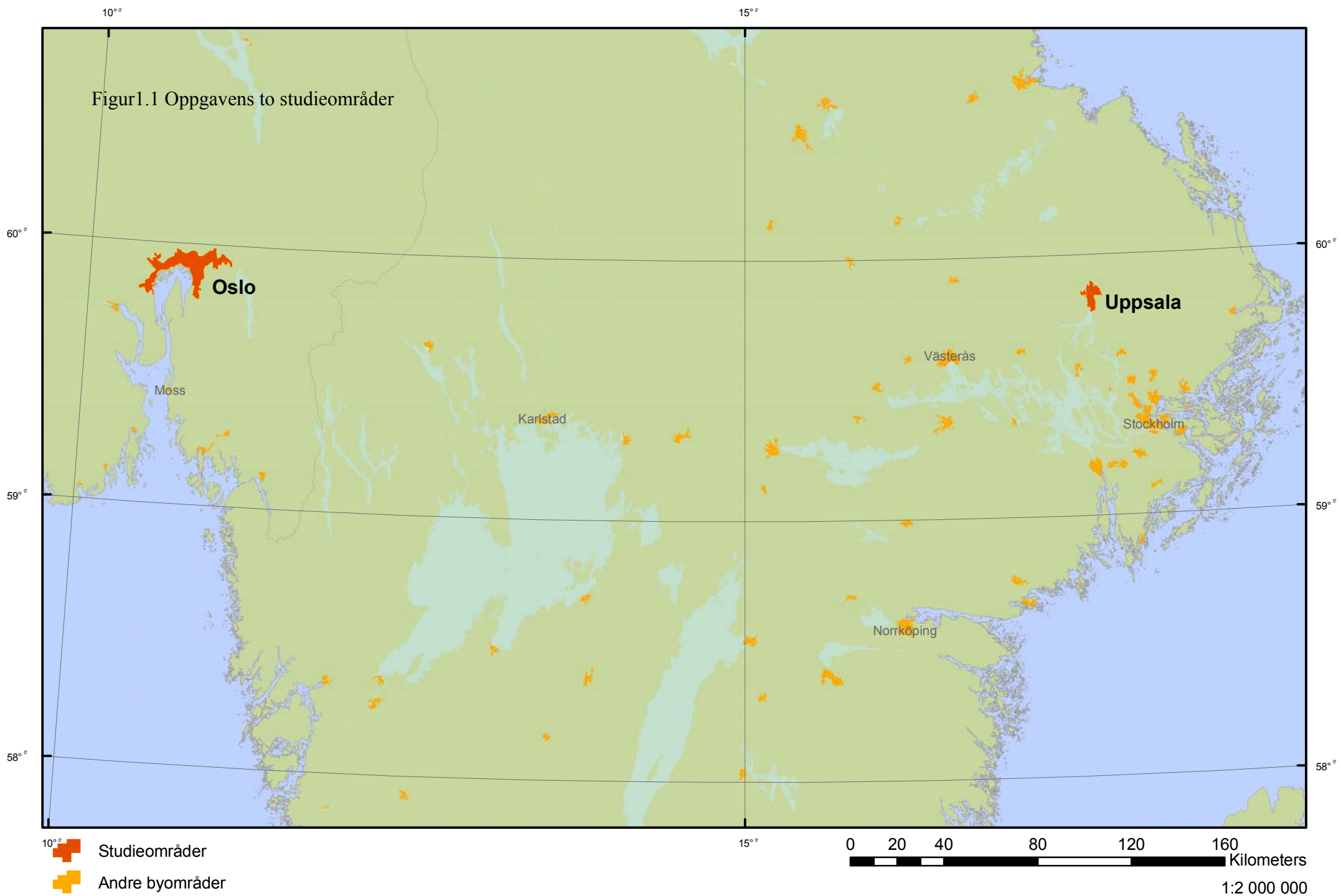
I slutten av desember 2004 hadde byen 182.076 innbyggere, hvorav 52 % av befolkningen var kvinner, mens 48 % var menn.⁵ Uppsala er en typisk studentby med studenter fra hele verden, noe som gjør at andelen i alderen mellom 20 og 29 år er høy. I Uppsala ligger Nordens eldste universitet, og byen har lange studietradisjoner. Dette er noe som har satt sitt preg på byens utforming fram til i dag.

To byer med så stor forskjell i innbyggertallet som Oslo og Uppsala vil naturlig nok ha en rekke forskjellige forutsetninger for hvordan man utfører planleggingen, og hva slags prioriteringer som gjøres. Til tross for at Uppsala er vesentlig mindre enn Oslo, som i begynnelsen av 2005 hadde 529.846 innbyggere, mener jeg det er grunnlag å sammenligne de to byene.⁶ Dette er fordi jeg først og fremst skal se på *hvordan* planleggingen har blitt utført. Jeg vil se på hva som er blitt gjort i de to byene, og sammenligne dette med teoretiske perspektiver på sykkelveier som har blitt brukt med suksess i andre byer og land. I min oppgave vil jeg se på politiske vedtak som er blitt fattet de siste femten årene, og som omhandler det å legge til rette for syklistene i de to byene. Jeg vil lete etter forskjeller i hvordan

⁵ www.h.scb.se

⁶ www.ssb.no

sykkelveier har blitt planlagt og hva slags prioriteringer som ligger til grunn. Som jeg nevnte i innledningen har det mye å si hva slags politisk vilje som vises.



1.4.1 Klimatiske forhold i Oslo og Uppsala

En av årsakene til at jeg valgte Uppsala som forskningsfelt, er som jeg har vært inne på de klimatiske likhetene Uppsala har med Oslo. Uppsala ligger syv mil nord for Stockholm, og som man kan se på kartet i figur 1.1, befinner Uppsala seg dermed på omtrent samme breddegrad som Oslo. Som jeg viste i tabell 1.1 og 1.2, har Oslo og Uppsala mange likhetstrekk når det gjelder hvor mye snø og nedbør det er i løpet av ett år og hva slags temperatur byene har. Til tross for de klimatiske utfordringene, har Uppsala gjennom mange år satset på å legge best mulig til rette for byenes mange syklist, og det er iverksatt mange tiltak for å få enda flere til å bruke dette kommunikasjonsmiddelet.

I Sverige er den en langt større prosentandel av befolkningen som foretar sine daglige reiser ved hjelp av sykkel, enn i Norge. Uppsala ligger langt framme i statistikken over hvor stor del av byens innbyggere som bruker sykkel til dagligdagse formål. I Sverige skjer 12 % av alle reiser med sykkel, og staten har som mål å øke andelen til 16 % innen 2012. (Nasjonal transportplan 2003). I Norge ble 4 % av alle reiser i 2003 foretatt med sykkel og målet er at 8 % av alle reiser skal gjøres med sykkel innen 2016 (ibid). På hverdager i mars og april er andelen reiser med sykkel i Uppsala 29 % (Uppsala kommun 2002). Dette kan ses i sammenheng med at Uppsala som jeg nevnte er en typisk studentby, med nærmere 22.000 heltidsstudenter ved Uppsala Universitet.⁷

Når det gjelder mål for framtiden er Uppsala kommune veldig optimistiske når det gjelder å få opp andelen av syklister i byen. I den siste trafikkplanen som kom ut i februar 2006 har man som mål at gang og sykkelreiser skal høyes opp til 50-60 % (Uppsala kommun 2006). For å få til dette, er strategien først og fremst og ta andeler fra dagens bilister og få flere til å benytte seg av sykkel, særlig på de korte turene.

Cykeln som transportmedel är överlägset miljövänlig och energisnål. Den ger motion och hälsa, tar lite plats och främjar en tät stadsstruktur. Det finnes goda förutsättningar att ytterligare öka cykelns roll som transportmedel.

(Uppsala kommun 2002:16)

⁷ <http://info.uu.se/fakta.nsf/sidor/uu.i.idD2.html>

Årsakene til at de ønsker å satse mye på å få flere til å benytte seg av sykkel, er først og fremst den samme som i mange andre land: Sykkelen slipper ikke ut miljøfarlige gasser, og den gir brukeren god mosjon. Dette kan føre til store besparelser for samfunnet som helhet noe jeg vil komme nærmere tilbake til i kapittel 4 og kapittel 6.

2 Bærekraftig utvikling

Begrepet ”bærekraftig utvikling” har vært gjenstand for debatt både innenfor media og i fagmiljøer helt siden det ble lansert på slutten av 1980-tallet. Definisjonen til verdenskommisjonen for miljø og utvikling, WCED, som først lanserte begrepet, lyder: ” *En utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov*” (WCED 1987).⁸ Til tross for at begrepet ble lansert allerede i 1987, fikk det ikke så stor gjennomslagskraft og oppmerksomhet før FN avholdt en miljøkonferanse i Rio De Janeiro i 1992, hvor Agenda 21 ble vedtatt. Agenda 21 har etter dette fått stor betydning for mange deler av verden, ettersom FN gjennom dette dokumentet lyktes i å få fram viktigheten av å diskutere miljøspørsmål og få mer klarhet i hva som måtte gjøres for å oppnå ulike mål. Lanseringen av begrepet bærekraftig utvikling representerte noe nytt, og spesielt fokuseringen på de ulike lokale nivåenes innflytelse, var noe som media og ulike fagmiljøer diskuterte og skrev om.

2.1 Fra sentral til lokal planlegging

Noe av det sentrale med Agenda 21 er at det ikke lenger er sentrale myndigheter som skal utforme og komme med vedtak som resten av landet skal følge opp. Det legges til rette for at det lokale nivået, som en kommune representerer, selv skal komme opp med ideer og beslutninger som skal gjelde for sitt eget distrikt. På denne måten vil de lokale politikerne føle at de selv er med og utformer en bærekraftig politikk. Innbyggerne i en kommune vil ha kortere vei for å legge fram sine synspunkter om ulike spørsmål. Det er denne modellen som ligger til grunn for den svenske ”översiktsplanen”, og også i kommuneplanene i Norge har dette vært sentralt.

Det er uten tvil viktig for innbyggerne av en by å kunne føle at de er med på å påvirke hvordan stedet de bor på blir formet. Dette kan også bidra til en stedsidentitet, som omhandler hvor viktig det er å føre tilhørighet til stedet hvor man har sitt daglige virke. ”*It is seen as a matter of democracy itself, and of justice, that people be involved in decisions that will affect their lives*” (Owen 2002:29). Dette er ikke et nytt fenomen, som har kommet etter at begrepet

⁸ <http://www.prosus.uio.no/bu/>

om bærekraftig utvikling ble lansert. Det er tvert imot noe byplanleggere har vært klar over siden 1950-tallet.

There is no field of government in which public participation is more needed than in planning, which has for its purpose the determination of desirable physical form and character for the community and in the implementation of that purpose.

(Pomeroy 1953 i Breese & Whiteman 1953:9)

Dette ble skrevet allerede på 1950-tallet, og ideene bak Lokal Agenda 21 som ble lansert nesten førti år senere, er helt i tråd med denne tankegangen. Lokal Agenda 21 handler ifølge Kleven mfl. (1998) om at alle grupper av lokalsamfunnet skal delta i en prosess vedrørende ulike miljøspørsmål. Innbyggerne vil gjennom å være med på utformingen, kunne føle større tilhørighet, og deres identifikasjon med stedet vil på den måten kunne styrkes.

2.2 Kritikk av begrepet bærekraftig utvikling

Siden miljøkonferansen i Rio de Janeiro i 1992, har bærekraftig-begrepet utviklet seg i mange ulike retninger, og noen vil hevde at ordet "bærekraftig" har mistet mye av dets originale gjennomslagskraft. Hva som egentlig ligger i bærekraftig, kan fort gå tapt hvis man ikke har definisjonen fra 1987 som bakteppe når man diskuterer begrepet.

Susan Owens (2002) påpeker at i likhet med begreper som "frihet" og "rettferdighet", kan bærekraftig være vanskelig å måle og operasjonalisere på en måte som gjør at det er lett å oppfatte hva som egentlig menes med begrepet. Mange fagfolk har fått kritikk for å bruke begrepet bærekraftig utvikling i altfor vide sammenhenger, slik at det til slutt blir uklart hva som egentlig menes. Etter at begrepet fikk fotfeste i 1987, har det blitt brukt både i samfunnsgeografi og andre planleggingsrettete fagdisipliner i form av termer som blant annet "bærekraftig design", "bærekraftig byutvikling" og "bærekraftig infrastruktur".

En fare ved at man bruker bærekraftig i mange ulike sammenhenger, er at begrepet kan miste sin substans. Hensikten, som var å ivareta og forbedre miljøet, kan bli borte underveis hvis begrepet blir brukt i for generelle termer. Derfor er det desto viktigere innenfor byplanlegging at det går tydelig fram hvem det planlegges for, hvilke områder som blir berørt, og hva som

vil bli de negative og positive konsekvensene av de vedtak som blir gjort. Bærekraftig utvikling kan misbrukes i den forstand at det ikke kommer tydelig nok fram hva som menes med begrepet i de ulike sakene, og det er viktig at det til enhver tid presiseres hva som legges i bærekraftig utvikling. Det vil i mange tilfeller være lett for politikere å si at man satser på en bærekraftig utvikling, men så lenge man ikke definerer hva som menes med begrepet i de ulike tilfellene, vil det bli vanskelig å etterprøve om tiltakene som vedtas er bærekraftige. Uten tydelige definisjoner vil også befolkningen oppfatte begrepet som forvirrende og uklart. Bærekraftig utvikling vil på denne måten kun bli ord som ikke har noen reell forankring i befolkningen. Ved å tydeligere definere hva som menes i de enkelte sakene, vil det bli lettere å etterprøve de tiltak som er gjort for å kunne se om de faktisk er bærekraftige. Problemet for politikere og planleggere er at de ikke alltid vet hva som blir det nøyaktige utfallet av det de har planlagt.

En kommunes virksomhet vil være i kontinuerlig forandring fordi de ytre vilkårene endrer seg, og fordi kommunen selv foretar disposisjoner som påvirker dens situasjon. På kort sikt vil det kunne bli nødvendig å ta opp til ny vurdering forhold og forutsetninger som på det tidspunktet planene ble vedtatt, synes ganske fastlagte.

(Kleven mfl. 1998:45)

Før ting er blitt til realitet, kan intensjonene bak et prosjekt meget godt ha vært at de vil skape en mer miljøvennlig by som også vil komme neste generasjon til gode, men i noen tilfeller kan man ikke si noe om dette før man har tatt i bruk et landområde, og får sett hva konsekvensene blir over tid. ”*Part of the difficulty is that changes in land use are linked to environmental change through a multiplicity of direct, indirect, sometimes cumulative and often uncertain effects*”(Owens 2002:5).

Faren ved å sette i gang med et nytt omfattende prosjekt, er at det kan dukke opp miljøproblemer som ingen forventet. Dette kan innebære alt fra lekkasjer av miljøfarlige gasser fra for eksempel oljeledninger, til at de nærmeste naboene til et prosjekt får uventede problemer som følge av støy, støv eller andre problemer som man på forhånd ikke var i stand til å forutse. Dette er grunnen til at man innførte bestemmelsene om konsekvensutredninger i plan og bygningsloven. Noe av utfordringen ved bærekraftig planlegging er å ta hensyn til alle parter og forsøke å forutse mulige problemer som kan oppstå. Intensjonen bak en

arealbruksendring kan meget vel ha vært at det skulle være bærekraftig, men det er ikke gitt at det faktisk er det når man evaluerer arealbruken i ettertid.

2.3 Bærekraftig transport

Det har innenfor samfunnsgeografien og andre fagdisipliner blitt lansert en rekke nye begreper som er variasjoner av bærekraft-begrepet. Noen av disse nye begrepene er ”bærekraftig transport” og ”bærekraftig infrastruktur”. Bærekraftig transport fikk mye oppmerksomhet i England i andre halvdel av 1990-tallet. Begrepet bærekraftighet var på denne tiden blitt et veletablert begrep, og myndighetene brukte dette som et nøkkelbegrep for å forsøke å utvikle et transportsystem som ivaretok miljøspørsmål. De engelske myndighetene vedtok fire mål for å kunne skape en bærekraftig transport:

- a) Not encouraging car use, especially car commuting in urban areas, by building new roads*
- b) Restraining demand, through parking provision and charges and traffic management measures*
- c) Integrating transport with land use planning, so as to reduce the need to travel, especially car dependency*
- d) Promoting greater use of alternatives to the car –public transport, walking and cycling.*

(Davies og Newson 1996:3)

I Storbritannia har det vært fokusert på at tre fjerdedeler av alle bilturer som blir tatt er under 5 miles, eller 8 km. Derfor har det siste punktet om å promotere at flere skal bruke andre alternativer, som offentlige kommunikasjonsmidler og sykkel, framfor å bruke bilen, blitt meget viktig. I likhet med mange andre europeiske land, har det vært et ønske om å gjøre forholdene bedre for syklister, som har vært blant de viktigste målene i Storbritannia. ”*A long term commitment to create comprehensive facilities, which can deliver major improvements in cyclist safety.*” (Davis og Newson 1996:29).

For å kunne få til dette, påpeker forfatterne at det er det viktig at sykkelplaner blir tatt med i andre transportplaner, og at sykling som et eget transportmiddel, blir tatt på en mer seriøs måte enn tidligere. I tillegg til at sykkelplanlegging må integreres i andre transportplaner, må det også

gjøres noe for at syklister skal kunne føle seg trygge når de er ute i trafikken. En måte å gjøre dette på, er å planlegge og oppmuntre til redusert bilbruk, noe de engelske myndighetene satte opp som et mål for å få til en bærekraftig transport.

2.4 Bærekraftig infrastruktur

Transport kan sies å være flytting av ulike objekter som gods, informasjon eller personer fra et geografisk sted til et annet. I denne oppgaven diskuteres det hvordan det er planlagt og tilrettelagt for at personer skal kunne flytte seg fra ulike områder ved bruk av sykkel. For å kunne benytte seg av dette kommunikasjonsmiddelet, er det nødvendig at det finnes en infrastruktur som gjør dette mulig. Denne infrastrukturen består i dette tilfellet av sykkelveier. Ullman (1995) i *Transport systems, policy and planning* gir en forklaring på hva som ligger i transportering: *“Transportations is a measure of the relations between areas and is therefore an essential part of geography”* (Ullman 1995 i Tolley & Turton 1995:2). Ettersom transport dreier seg om flytting av ulike objekter mellom geografiske områder, er det uløselig knyttet til geografi. I tillegg dreier transport seg om individers og gruppers mobilitet, og dermed er det også knyttet til romlighet.

Byens infrastruktur er den underliggende strukturen som viser hvordan ulike samfunn er bygd opp (Nyström 2002). Infrastrukturen til et land eller en by kan sies å ha en strategisk betydning for hvordan samfunnet som helhet utvikler seg. For at man skal kunne hevde seg i et stadig mer globalisert konkurransesamfunn, er det ytterst viktig at det finnes en god infrastruktur. En godt utbygd infrastruktur er viktig for å holde følge med konkurrenter og for å tiltrekke ny kapital til et område. De senere årene har det vært mye fokus på at det ikke holder å ha en god infrastruktur, det må også tas hensyn til miljømessige aspekter ved utbyggingen av eksempelvis nye veier. Utbygging av linjer for tog, t-bane og trikk er eksempler på hvordan man kan satse på en mer miljøvennlig infrastruktur.

Spørsmålet om hvor problematisk forurensningen fra biltrafikken er, har vært mye diskutert i media og det er mange ulike interesseorganisasjoner som mener noe om temaet.

Miljøorganisasjoner og mange forskere, som jobber med å få lagt til rette for bedre sykkelveier, peker til stadighet på hvilke enorme samfunnskader som bilbruken fører med seg. Otto Ullrich (1997) fra Berlin, som har skrevet boken *”Technology and government*

authority” forsøker i sitt arbeid å vekke menneskers bevissthet omkring problemene som den stadig økende bruken av bil fører med seg.

The most scandalous effect of pollution by motorised individual transport (MIT) is the killing and maiming of people on a warlike scale. Presumably it will be a puzzle to later generations how a society could come to terms with a technology which demands human sacrifice in such vast numbers.

(Ullrich 1997:29)

For Ullrich er det uforståelig at det i det hele tatt har blitt satset så mye på bilen og utbygging av veier tilrettelagt for biler. Ullrich ser på den stadig økende satsningen på bilveier og tilretteleggingen for bilbruk som det motsatte av bærekraftig utvikling, og går så langt som å sammenligne det med krigslignende tilstander. Økende bilbruk gjør at forurensingen blir forverret og dette vil igjen gå utover mange grupper som ikke selv kan være med på å bestemme om de vil være en del av det eller ikke.

3 By- og kommunal planlegging

Å planlegge hvordan en by skal formes og utvikles er noe som har vært gjort helt siden romerriket hadde sin storhetsperiode på begynnelsen av forrige årtusen. Det er blant de gamle romerske byene man ifølge Rolf Jensen (1980) finner de første sporene av det man i dag forbinder med byplanlegging. Han nevner også at det i andre områder i Lilleasia og Hellas finnes byer som ble tidligere anlagt, men disse byene var ikke på langt nær så utviklet som tilfellet var under romerrikets storhetstid. *”Viktigst er arven fra Romertiden. Det legges vekt på evnen til å skape effektive transportopplegg og god regulering”* (Jensen 1980:11). Helt siden romerne regjerte i store deler av Europa har man altså vært opptatt av transportplanlegging og hvordan man best skal utnytte gatearealet for å få plass til ulike former for kjøretøy.

Dagens byplanlegging kan ikke sies å ha veldig mye til felles med det som ble planlagt for 2000 år siden. Først på begynnelsen av forrige århundre vokste det mange steder fram en mer moderne form for velferdspolitisk byplanlegging som tok hensyn til at byrommet ble benyttet på en måte som kom innbyggerne til gode. Det er viktig at bruken av areal og vann blir tatt i bruk på alle sine premisser, ikke bare visse deler av samfunnet. Dette er en vanskelig prosess ettersom hvert individ har egne ønsker og preferanser for hvordan de ønsker at arealene skal brukes. Noe av utfordringen for den offentlige byplanleggingen har vært å finne løsninger som ikke ekskluderer grupper, og de siste tiårene har det også vært et stadig større press på byplanleggere at det skal skapes en bærekraftig byutvikling. Etter at begrepet bærekraftig utvikling ble lansert, har det vært større fokus på de miljømessige sidene ved ny planlegging, noe som har gjort at det stilles andre krav til dem som utfører selve planleggingen. Hvordan man best skal legge til rette for ulike transportfunksjoner, har vært gjenstand for debatt helt siden romertiden. Dette er en debatt som i høyeste grad fortsatt pågår.

Helt siden den industrielle revolusjonen startet i England på midten av 1700-tallet, har det vært en stor pågang av nye mennesker som ønsker å flytte fra rurale strøk og inn til byene. Den gangen som nå var det i stor grad arbeid som gjorde at mange personer søkte lykken på nye steder. Dette var med på å skape press på byplanleggerne for å skape en infrastruktur som klarte å håndtere det store presset som de nye innbyggerne førte med seg. En viktig utfordring som byene stod ovenfor, var hvordan man skulle håndtere transporten. Dette gjaldt både

transporten av varer som skulle til og fra byene, og det gjaldt transport av mennesker. Utover på 1800-tallet ble toget en viktig transportmåte, som både fraktet mennesker og varer over store avstander i de industrialiserte landene. Etter at bilen ble introdusert som transportmiddel for befolkningen har den hatt en enormt stor påvirkningskraft når det gjelder hvordan gatebildet og trafikkplanleggingen har utviklet seg.

På 1800 –tallet kom de første teoriene om byutvikling som fikk fotfeste og ble gjenstand for debatt. En av de mest kjente modellene fra denne tiden er utarbeidet av briten Ebenezer Howard og hans ”hageby” modell som han utviklet på slutten av 1800 –tallet og begynnelsen av 1900 –tallet. Denne teorien ble utviklet til det fulle mange steder i Storbritannia etter 2 verdenskrig, og den fikk også bra respons i andre deler av Europa. Oslo og Stockholm i Skandinavia er blant byene hvor det finnes eksempler på hagebyer hvor Howard sine ideer kommer til syne, om ikke i samme skala som Howard så for seg. Howard sine ideer kan ifølge Andrew Blowers (1993) knyttes direkte til bærekraftig utvikling ettersom ideen bak hagebykonseptet var å skape det Howard kalte en ”sosial by”.

The social city requires interdependence between settlements and surrounding countryside that neither depletes resources nor harms the environment. Its physical design is planned in order to create a healthy environment and encourage social equality and participation.

(Blowers 1993:2)

Ideen til Howard var å skape en by hvor alle innbyggerne hadde like store rettigheter, og fikk komme med sine synspunkter om videreutviklingen til det området de tilhørte. Dette kan sees i sammenheng med lanseringen av bærekraftig utvikling og de demokratiske fordelene som dette førte med seg. En av målsetningene var som jeg har vært inne på var at innbyggerne skulle føle at de hadde mer delaktighet i planleggingen. Blowers (1993) understreker betydningen av deltagelsen av innbyggerne som en viktig del av Howards visjoner.

But the principles of conservation, balanced development, environmental quality, and social equality secured through public investment, participation and planning that were inherent in the social city are equally relevant today.

(ibid)

3.1 Fysisk planlegging

Jeg vil i denne oppgaven konsentrere meg om det som kalles fysisk planlegging, altså det som kommer til syne i kommunenes oversiktsplaner og kommuneplaner. Fysisk planlegging kan ifølge Nyström (2003) sies å omfatte alle steder hvor mennesker rører seg. Dette berører alt fra offentlig parker, kjøpesentre og ikke minst gater og veier. Gjennom å betale skatt har hver innbygger rett til å ferdes på offentlige plasser, og offentlige myndigheter har som oppgave å forvalte skattepengene slik at det blir brukt i allmennhetens interesse. ”I

planeringssammanhang används ”allment intresse” främst för att beteckna amhällets behov att ingripa med restriksjoner eller styrmedel i förfoganderätten av mark” (Nystöm 2003:14).

Med allmennhetens interesse menes det at eksempelvis ulike kulturminner, verneverdige bygninger og naturminner ikke skal gå tapt eller bli nedprioritert som følge av den nye fysiske planleggingen. De offentlige myndighetene har som særskilt ansvar å ivareta ulike objekter og områder gjennom å forvalte skattepengene.

Til tross for at fysisk planlegging handler om å ivareta ulike offentlige rom, betyr ikke dette nødvendigvis at det i alle tilfeller er mulig å påvirke byrommet i den grad myndighetene ønsker. For å kunne ha en reell påvirkning må det finnes et samarbeid mellom offentlige myndigheter og andre aktører.

Först genom att utvidga perspektivet till att studera förutsättningar i form av befintlig infrastruktur samt processer och aktörer i samband med planering, byggande och förvaltning av olika verksamheter får vi en grund för att bedöma möjligheter att påverka markanvändningen och därigenom den reella makten över marken.

(Nyström 2002:17)

Det kan oppstå konflikter om arealbruken som følge av de ulike aktørene sine interesser. Staten kan som eier av et område ha andre målsetninger og intensjoner enn hva private grunneiere har, som igjen kan ha andre intensjoner enn uavhengige interesseorganisasjoner, som for eksempel miljøorganisasjoner. Disse aktørgruppene representerer ulike interesser i den fysiske planleggingen.

3.2 Kommunal planlegging i Sverige

I Sverige ble det vedtatt i 1987 at alle kommunene innen 1990 skulle ha hver sin kommuneplan, som tok for seg hvordan landarealer og sjøområder skulle anvendes. I følge Nyström (2002) var dette et prosjekt som mange kommuner brukte langt mer tid på, men nå har alle kommuner utarbeidet en kommuneplan som alle kan få tilgang til. I Uppsala har man helt siden denne loven ble vedtatt ligget i forkant når det gjelder å ha ferdigstilte kommuneplaner, eller ”översiktsplaner”, som det heter i Sverige. Kommuneplanen blir av planleggerne betegnet som det viktigste redskapet de har til å gjennomføre en strategisk planlegging for hvordan de ønsker at kommunen skal utformes de nærmeste årene.

I boken *Kommunal planering under 1990-talet* av Christoffersen og Öhman (1998), blir det påpekt at man prioriterer å få til en prosess nedenfra, hvor innbyggerne kan komme med sine synspunkter om aktuelle samfunnsspørsmål. ”*I ökande utsträckning anses i stället utveckling vare en underifrånprocess, och med det civila samhället som drivande kraft*” (Christoffersen og Öhman 1998:40). Ulike miljøorganisasjoner og andre grupper i befolkningen vil dermed kunne påvirke hvordan deres geografiske nærområde utvikler seg. Dette gjelder ikke bare generelle bekymringer overfor store globale miljøspørsmål, det gjelder også spesifikke tiltak som å ta vare på historiske bygninger og opprustning av rekreasjonsområder, som parker og andre grøntarealer.

Oversiktsplanen blir lagt fram for publikum før den blir godkjent, på biblioteker eller andre offentlige lokaler, og innbyggerne blir invitert til å komme med sine synspunkter. Etter at planen har vært ute på høring hos befolkningen, blir den tatt tilbake. Kommunestyret beslutter hvordan oversiktsplanen til slutt skal utformes, men byplanleggerne har en viss makt ved at de selv velger hvordan saker blir presentert overfor politikerne. Det finnes ulike regler for hva som skal være med i planen, og hva som må tas hensyn til før planene kan bli vedtatt og publisert. Dette blir av mange ansett som en demokratisk måte å få innbyggerne i en kommune med på å avgjøre fremtiden for det aktuelle stedet, og tankegangen er i tråd med ideene som kom fram under miljøkonferansen i Rio som jeg har vært inne på.

At innbyggerne på et område skal få være med på å avgjøre hvordan stedet de bor på skal utformes, er noe det har blitt mer fokusering på de senere årene. Dette innebærer at man

ønsker å inkludere både næringsliv og sivilsamfunnet mer aktivt i planleggingen. Blant annet når det gjelder miljøspørsmål er det viktig at publikum engasjerer seg. ”*Det är inte centrala myndigheter som ska utforma förslag till åtgärder utan de ska växa fram som ett resultat av ett lokalt arbete och engagemang kring miljöfrågor*” (Nyström 2002:49).

Offentlig planlegging av byer og kommuner i Sverige blir utført av planleggere i hver enkelt kommune. Planene som blir lagt fram, skal i likhet med i Norge bli godkjent av politikerne før de blir virkeliggjort. Hvordan den videre utviklingen skal skje kommer, som jeg har vært inne på, til syne i oversiktsplanen som alle kommuner har blitt lovpålagt til å ha. Motsatsen til denne i Norge er kommuneplanen, som alle norske kommuner er lovpålagt til å utarbeide. Til tross for at det er byplanleggere i de enkelte kommunene som står for hvordan byene skal utformes, og det er de lokale politikere sin oppgave å godkjenne forslag fra byplanleggerne, er det en rekke forskrifter og direktiver fra sentralt hold de er nødt til å følge. I likhet med i Norge må de lokale politikerne følge vedtak fattet av landets folkevalgte politikere, som holder til i henholdsvis Stockholm og Oslo, i Riksdagen og på Stortinget.

Når det gjelder hva som kommer under begrepet fysisk planlegging blir dette av regjeringen i Sverige oppsummert til å være:

- 1. Att utveckla en ändamålsenlig och långsiktig hållbar bebyggelsesstruktur*
- 2. Att den tekniska infrastrukturen anpassas till och utvecklas med hänsyn till miljökrav och naturens kretslopp*
- 3. Att skapa en rik och levande vardagsmiljö*
- 4. Att förbättra det lokala inflytandet*

(Nyström 2003:135)

Som vi kan se, legges det stor vekt på den miljømessige delen av planleggingen. Dette er en trend som har preget mange vestlige byer etter konferansen i Rio i 1992. Spesielt det første og det andre kravet henspeiler direkte på viktigheten av å planlegge i ett miljøperspektiv. Det fjerde kravet er en direkte konsekvens av ideene fra samme konferanse som la stor vekt på at lokale aktører måtte få langt mer å si for å kunne ha en større mulighet til å påprikke sitt lokalsamfunn.

3.2.1 Uppsalas fokusering på miljøspørsmål

Uppsala sine målsetninger om å videreutvikle den allerede eksisterende infrastrukturen for syklistene passer godt inn i kravene som den svenske regjeringen har lagt fram. Den tekniske infrastrukturen, som nevnes i det andre kravet, kan direkte omformes til å gjelde satsning på, og forbedring av syklistenes forhold. Det samme gjelder det tredje kravet om å skape et rikt og levende hverdagsmiljø. Gjennom de reduserte utslippene av farlige avgasser fra biler og den helsemessige effekten som oppstår som følge av at flere bruker sykkel som kommunikasjonsmiddel, vil det på både kort og lang sikt bli et bedre hverdagsmiljø for byens innbyggere. Disse kravene fra regjeringen ble fremmet i 1994, og man kan se at det blir til tatt hensyn til disse målsettingene i dagens byplanlegging.

Miljökonsekvensbeskrivningarna i detaljplanerna ska vara relevanta beslutsunderlag av hög kvalitet. Vid varje planärende ska det göras en genomgång av miljö- och hälsokonsekvenserna. Vid betydande konsekvenser ska en fullständig miljökonsekvensbeskrivning utföras.

(Uppsala kommun 2002:124)

Dette er en av flere positive konsekvenser av mer fokusering på miljømessige spørsmål som har kommet etter miljøkonferansen i Rio. Offentlige myndigheter på ulike nivåer fokuserer i langt større grad på hvor alvorlig disse problemene er, og det kommer til syne i oversiktsplanene hvor viktig det er for kommunen at ethvert spørsmål vedrørende kommunen og dens innbyggere blir behandlet i et miljømessig perspektiv.

3.2.2 Planlovgivning

Loven om at hver kommune i Sverige skal ha sin oversiktsplan er stadfestet i "Plan- och bygglagen" (PBL) fra 1987. I denne loven er det utarbeidet rettledende linjer som viser hvordan oversiktsplanen skal utarbeides. Det er i følge PBL viktig å ivareta allmenne interesser som kommunens innbyggere har, og det legges stor vekt på miljømessige spørsmål. Et viktig punkt i PBL er at det ikke skal tas unødvendige risikoer som kan være til skade for miljøet og menneskers helse. I Uppsala kommunes oversiktsplan trekker de særlig fram disse punktene som de anser som viktige fra PBL:

- *Medverka till en ändamålsenlig struktur av bebyggelse, grönområden, kommunikationsleder och andra anläggningar*
- *Främja goda miljöförhållanden och en långsiktig god hushållning med mark- och vattenområden, energi och råvaror*
- *Främja en från social synpunkt god livsmiljö*

(Uppsala kommun 2002:7)

Målene som beskrives i PBL er ikke alltid like spesifikke, og ifølge Nyström (2002) kan dette føre til at kommunene tolker PBL på ulike måter. Dette gjør at prioriteringene og satsningsområdene kan variere mye mellom kommunene. Det foreligger ingen definisjoner på hva som menes med for eksempel et ”godt livsmiljø” og ”goda miljöförhållanden” i PBL, så det blir opp til hver enkelt kommune å tolke som de vil. Det er derfor viktig at man ikke anser PBL som en lov som skal følges til punkt og prikke, men derimot se på den som retningslinjer man skal forsøke å følge. *”PBL är en ramlagstiftning som anger riktlinjer, men när det gäller plandokument finns det relativt utförliga krav på innehållet.”* (Nyström 2002:147)

Kommunene bruker altså PBL som et sett av retningslinjer, men det er de selv som utformer hvordan det skal planlegges i kommunen. Dette gjøres ved å lage oversiktsplaner og juridisk bindene detaljplaner.

3.2.3 Oversiktsplaner og detaljplaner

En av mange utfordringer for kommunene, både i Norge og Sverige, er at de er i stadig forandring, noe som gjør at oversiktsplanene ofte må revideres slik at de fortsatt er aktuelle i de ulike sakene. Ettersom oversiktsplanen ikke er en endelig konklusjon på hva som skal gjøres, har man mulighet til å gå tilbake på det som er vedtatt i oversiktsplanen og gjøre nye vedtak. Oversiktsplanen er ikke juridisk bindene, nettopp fordi man skal kunne forandre de planene man har utarbeidet om dette skulle bli nødvendig. For hver enkelt sak som skal gjennomføres, har derfor kommunene noe de kaller for detaljplan. Denne kan omfatte ulike prosjekter, som for eksempel hva som skal gjøres med gater og parker og hvor høye ulike bygninger skal være. Arealbruken skal gjøres miljøvennlig og den skal ta hensyn til at innbyggerne av kommunen får best mulig nytte av den. I motsetning til oversiktsplanen, er detaljplanen i Sverige juridisk bindene.

Vad som anges i översiktsplanen är inte juridisk bindande utan kan frångås i andra planer. Bindande är emellertid detaljplanen (DP) som är det viktigaste instrumentet för att genomföra avsikterna med planeringen.

(Nyström 2002: 17)

I Uppsala er det, i likhet med mange andre kommuner i Sverige, fortsatt oversiktsplanen fra 1990 (ÖP-90) som er gjeldene. Men ettersom kommunen stadig er i vekst, og mange av forutsetningene for tidligere planlegging er forandret, har også mange sentrale punkter i ÖP-90 blitt revidert, og det har kommet nye vedtak for den videre planleggingen. I perioden mellom 1997 og 2000 ble det gjort et omfattende arbeid som resulterte i planen: *”Uppsala 2020 –vision och strategi, för staden.”* Det er i dag denne planen som er gjeldende for kommunens videre planlegging og strategier for selve byen, mens resten av kommunen fortsatt følger vedtakene som ble gjort i ÖP-90.

En av årsakene til at Uppsala har måttet gi ut flere reviderte utgaver av oversiktsplanen fra 1990, er at byen har hatt en stor pågang av innflyttere. I forordet til den siste oversiktsplanen beskriver ordføreren i kommunestyret situasjonen i kommunen: *”Uppsala växer. Allt flere människor och verksamheter, med olika önskemål och behov, söker sig till staden”* (Uppsala kommun 2002:2). I likhet med i Norge, var trenden gjennom hele 1990-tallet at mange valgte å flytte fra mindre steder og inn til større byer og tettsteder. Ikke minst på grunn av de allsidige utdanningsmulighetene, har Uppsala de siste femten årene vært et attraktivt sted å flytte til både for unge mennesker fra Sverige, og fra mange andre land. Dette har kommunen i sine oversiktplaner vært nødt til å ta konsekvensene av, særlig når det gjelder boligbygging og utbygging av infrastrukturen.

3.3 Tidligere års planlegging i Sverige

I motsetning til hva tilfellet var i mange andre land i Europa, var det i Sverige ikke nødvendig å bygge opp landet som følge av materielle skader etter andre verdenskrig. Men det var allikevel behov for en rekke tiltak. I likhet med Norge var det et stort behov for nye boliger etter krigen som følge av at samfunnet som helhet og økonomien var langt mer stabil enn den hadde vært i krigsårene. Den enorme utviklingen i bilindustrien var i sterk grad med på å

prege Sverige i årene etter andre verdenskrig, og gjorde at det ble behov for nye tenkemåter når det gjaldt landets infrastruktur.

I årene etter andre verdenskrig ble det rettet kritikk mot hvordan jernbanelinjer ble nedprioritert, og at det ble satset alt på å bygge nye veier for biler. På 1950 og 1960-tallet, da de fleste veiene ble bygget, var man naturlig nok ikke i samme grad klar over de farene knyttet til miljøet som det man er i dag, og politikerne vedtok å bygge veier uten å i det hele tatt tenke på de miljømessige farene dette førte med seg. Dette er ikke enestående for Sverige, dette er noe man ser igjen i de fleste land i den vestlige verden som i perioden var preget av oppgangstider, generell optimisme og tro på framtidens kommunikasjonsmetoder som løsningen på de fleste problemer.

Massbilismen byggdes således upp som ett heltäckande transportsystem utan att några miljöhänsyn togs. Efter 1960 –talet har samhällets beroende av bilen kraftig fördjupats. Samhällets nyckelfunktioner – som produktion, boende, konsumtion, rekreation osv. –har i hög grad byggts upp med bilen som transportmedel.

(Falkemark 1997:27)

Prisen man har måttet betale for dette ser man i dag i form av de enorme miljøproblemene mange land har. Det virker som det er en lang vei å gå for å få bukt med disse problemene, men gjennom lovgivende instanser og en global enighet om at problemene må løses, har man tatt et steg i riktig retning. Et interessant aspekt ved dette er at det er en ny teknologioptimisme som nå er rådende. Denne gangen dreier optimismen seg om hvordan man skal kunne lage kjøretøyer som ikke slipper ut karbondioksid og andre farlige avgasser som er ødeleggende for miljøet.

En viktig årsak til at bilen har en så sterk posisjon som den har i dagens Sverige, er økonomien. Selv om det har blitt en stadig større bevissthet omkring miljømessige spørsmål, gjør den økonomiske situasjonen at det vil ta lang tid før bilismen som vi kjenner den i dag vil bli redusert. Dette gjelder ikke bare økonomien som vedrører salg av olje og drivstoffer til bruk av bilen, det gjelder også alle som er sysselsatt innenfor bilindustrien. Falkemark påpeker at Sverige, som gjennom mange tiår har vært en av foregangslandene for

bilindustrien gjennom produksjonen av Saab og Volvo, har en lang vei å gå for å kunne redusere bilbruken, og at dette vil ha store samfunnsøkonomiske konsekvenser.

I bilsektorn arbetar cirka 10 procent av den yrkesverksamma befolkningen. I kollektivtrafiksektoren arbetar betydligt färre, 2,5-3 procent. Bilsektorn är också ojämeförligt viktigare än kollektivtrafiksektoren för den svenska exporten.

(Falkemark 1997:32)

Han hevder også at det foregår og har foregått en utbredt lobbyvirksomhet for å fremme bilens sak, og anser dette som et viktig forskningsområde før man kan komme i gang med redusere bilbruken i Sverige.

Genom ökad kunskap om olika intressekonstellationers historiska och samtida maktresurser liksom om deras ageranden, blir det också möjligt att bedöma hur realistiskt det är att kräva en miljöanpassning av det framtida transportsystemet.

(Falkemark 1997:34)

3.4 Tidligere års planlegging i Norge

Ifølge Rolf Jensen (1980) hentet norske byplanleggere sine ideer direkte fra Sverige, hvor mange av samtidens planleggere tok sin utdanning. Ideene som ble tatt med tilbake til Norge, var blant annet hagebymodellen og også etter hvert ideer fra Le Corbusier.

På 1920-tallet forsøkte man å skape en egen tradisjon for hvordan byene skulle utformes og det var sentralt at man ønsket å fremheve den norske identiteten i selve planleggingen.

Et skille markertes etter hvert skarpest til våre tidligere svenske læremestere. Den norske planidentiteten som ble formet av Sverre Pedersen, forsøkte å vise at man kulturmessig tok utgangspunkt i norske egenskaper og tradisjoner. De mange mindre tettstedsdannelser skulle beholdes og styrkes, gjerne på bekostning av "storbyene", til støtte for distriktene. Vårt særpregede og mangfoldige landskap,

vår dramatiske topografi, skulle danne forutsetninger og utgangspunkt for planleggingen av tettstedene.

(Jensen 1980:510)

Norge hadde altså før denne tid vært sterkt preget av hvordan byplanleggingen ble gjort i Sverige, som igjen fikk sine ideer fra andre deler av Europa. Til tross for at norske planleggere forsøkte å bryte ut fra den svenske tradisjonen, kan det stilles spørsmål ved om dette var vellykket og om det kan sees i nevneverdig grad. Jensen påpeker at det ikke manglet ideer om hvordan de norske byene skulle utformes, men mange av ideene kom aldri til syne ettersom den politiske viljen til forandringene ikke var til stede og fordi flere av ideene ikke lot seg gjennomføre. ”En rekke norske tettsteder fikk byplaner til dels av stort format i 1920-30 årene. Men lite eller intet av planene resulterte i konkret gjennomført utbygging” (Jensen 1980:511). I tillegg til manglende politisk vilje og at ideene ikke lot seg gjennomføre, kan behovet for nye veier som følge av en stadig økende transport, være et viktig årsaksforhold til at det ikke var så mange utbygginger som ble gjennomført, i følge Jensen.

3.5 Dagens planlegging i Norge

Den norske kommuneplanen har mange likhetstrekk med hvordan kommuneplanen er bygd opp i Sverige. Også i Norge er det lovpålagt at hver kommune skal ha en egen kommuneplan, og kommuneplanene er relativt likt bygd opp med en samfunnsdel og en arealdel som tar for seg kommunens mål og strategier de nærmeste årene. I likhet med i Sverige, er kommuneplanen et overordnet styringsdokument hvor det er meningen at hovedtrekkene i planen skal følges. I motsetning til i Sverige er kommuneplanens arealdel juridisk bindende, mens det i Sverige er detaljplanene som er juridisk bindende.

Moderne byplanlegging har også i Norge blitt sterkt inspirert av begrepene som ble stadfestet under miljøkonferansen i Rio i 1992, slik jeg har vist tilfellet er i Sverige. Oslo kommunes siste kommuneplan kom i 2004. I denne kommuneplanen finnes det flere eksempler på at bærekraftig utvikling har blitt et sentralt begrep i planleggingen, og det understrekes at Oslo i framtiden skal oppfattes som en ”miljøby”. Med miljøby menes det at Oslo skal ivareta sitt særpreg som den ”blågrønne” byen hvor man ønsker å vise til Oslos særpregede geografiske beliggenhet mellom fjorden og marka, som i framtiden skal ivaretas og styrkes.

3.5.1 Økt satsning på innbyggernes rolle

I likhet med i Sverige har det også i Norge vært et større fokus på innbyggerne sin mulighet til å være med på å påvirke sin egen bostedsplass. Det legges i større grad enn tidligere vekt på at kommunens innbyggere lettere skal kunne være med på å påvirke, og si sin mening om planlagte prosjekter. I kommuneloven fra 1992 ble det lagt fram endringer som skulle sørge for at det ble større krav på offentlighet i planprosessen. I Oslo har innbyggernes rolle blitt større etter dette og ett av målene fra den siste kommuneplanen er:

Oslos innbyggere skal være med på å påvirke byens utvikling. Politisk makt skal utøves i tett dialog med innbyggerne. En videreutvikling av demokratiet skal skje ved å tilbakeføre beslutninger i størst mulig grad til de som blir berørt og ved å legge til rette for engasjement og lokale initiativ.

(Oslo kommune 2004:27)

For å få til dette målet ønsker Oslo kommune å legge mer til rette for innbyggerne blant annet med å ha åpne møter og høringer hvor innbyggere skal kunne komme med sine synspunkter. Kommuneplanen og blir på samme måte som i Sverige lagt fram på biblioteker eller andre offentlige bygninger, for at innbyggerne skal kunne se hva som blir planlagt og gjøre seg opp en mening om ulike sider ved den kommunale planleggingen. I tillegg er det lagt opp til at innbyggerne skal kunne kontakte kommunale planleggere direkte på telefon eller på e-post for å kunne være med på å påvirke sitt lokalsamfunn. Så også i Norge har innbyggerne fått en mer sentral rolle enn hva de hadde tidligere i tråd med prinsippene som Brundtland-kommisjonen presenterte.

3.6 Oppsummering av likheter mellom Norge og Sverige

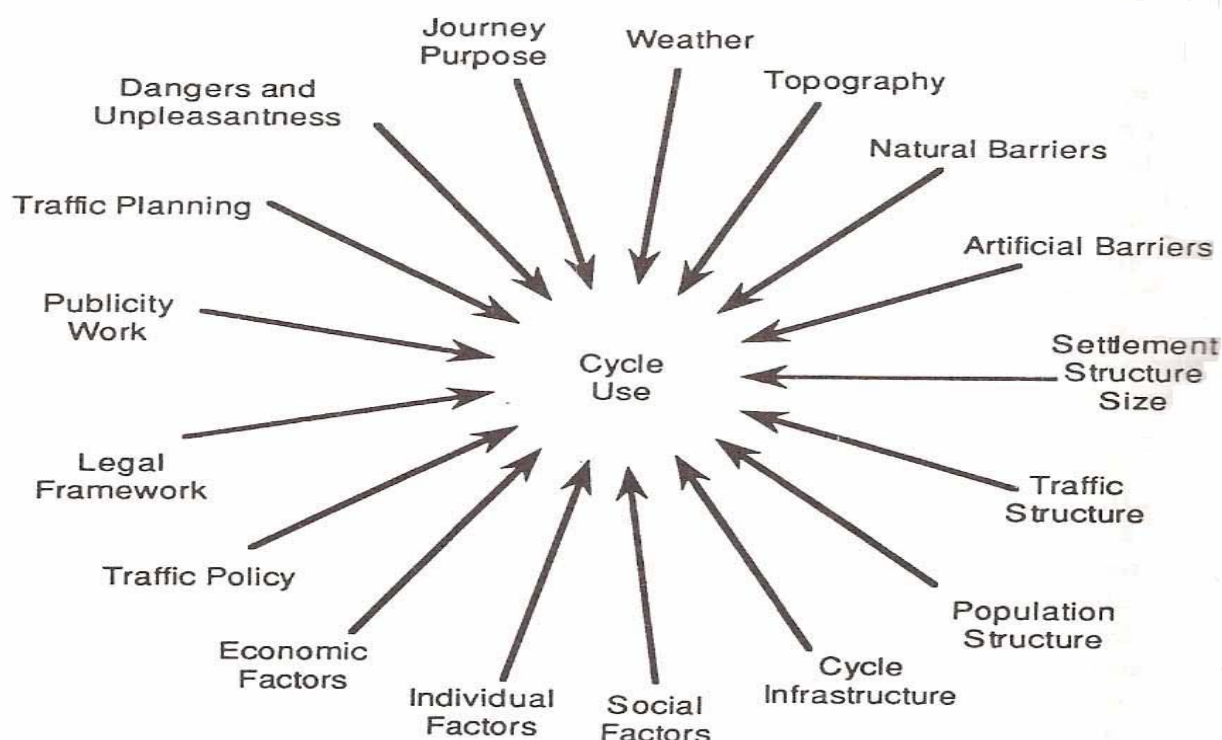
Som jeg har vist er det mange punkter vedrørende kommunal planlegging i Norge og Sverige som er likt. Selve oppbyggingen av planene er nesten nøyaktig de samme, og innholdet og hvordan planleggingen utføres har også store likhetstrekk. Begge landene hadde store behov for fornyelser etter andre verdenskrig, og dette har satt sitt preg på byplanleggingen. Dette gjelder både behovet for nye boliger, og ikke minst i landenes infrastruktur.

I både Norge og Sverige har det blitt lagt mer vekt på innbyggernes rolle de senere årene, og i utgangspunktet har alle innbyggeren av kommunene mulighet til å være med på påvirke ved å delta på offentlige høringer, lesing av kommuneplaner før de blir vedtatt og ved å kontakte de kommunale planleggerne direkte. Kommuneplaner i både Norge og Sverige er bygget opp etter bestemmelser i plan- og bygningsloven, forskjellen er at kommuneplanen i Norge er juridisk bindene, mens det i Sverige er detaljplanen som er bindene. Kommuneplanene må etter å ha vært lagt ut til offentlig ettersyn bli godkjent av lokale politikere som igjen må følge vedtak gjort av folkevalgte politikere som sitter på henholdsvis Stortinget og Riksdagen. Jeg har også vist at fokusering på bærekraftig utvikling i begge landene har vært sentralt etter at begrepet ble lansert.

4 Sykkelplanlegging

Utbygging av og satsning på sykkelveier er en viktig del av byens infrastrukturplanlegging, som i høyeste grad kan sies å være bærekraftig. Det å få flere innbyggere som i dag bruker motoriserte kjøretøy til å bruke et transportmiddel som ikke slipper uten noen avgasser, vil være med på å forbedre miljøet. Resultatene kan sees i et kort tidsperspektiv, men ikke minst kan man i ett lengre perspektiv se viktigheten av at det slippes ut færre miljøskadelige avgasser.

I begynnelsen av oppgaven gjorde jeg rede for vær og topografi i henholdsvis Oslo og Uppsala. I tabell 1.1 og 1.2 viste jeg en oversikt over temperatur og nedbør for å illustrere hvor like disse forholdene er i de to byene. I figur 4.1 ser vi at Benida (1987) mener at dette er kun to av mange årsaksforhold som påvirker mennesker bruk av sykkel som transportmiddel.



Figur 4.1 Forhold som påvirker bruk av sykkel⁹

⁹ Kilde: Benida (1987), gjengitt i McClintock (1992)

Ett annet problem ved å bygge ut sykkelveier i dagens byer, er at byrommet allerede er opptatt av andre. Med byrom mener jeg her den delen av det offentlige rommet hvor det legges til rette for ulike typer transportinfrastrukturer, som veier, sykkelveier og fortau. Et sykkelfelt langs kanten av veien krever ikke stor plass, men hvis det ikke er noe å ta av, blir det problematisk. I mange gater i dagens byer er det rett og slett ikke plass til en egen fil for syklistene mellom fortau og hovedveibanen. Veibanen, som er forbeholdt bilistene har en viss størrelse for å få plass til biltrafikken, og det er langt ifra alle steder hvor det i tillegg blir plass til en egen fil for syklistene. For å kunne bygge ut sykkelveinettet i byer, kreves det altså mange steder at det tenkes nytt, og ikke minst at prioriteringene for hva som skal få plass i det byrommet som er avsatt til transport, blir annerledes.

4.1 Hvordan få plass til syklistene?

Danske Uffe Jacobsen (1994), som jobber med trafikkpolitikk ved Handelshøyskolen i København, oppsummerer i noen få punkter hvordan man kan gjøre trafikken bærekraftig.

- *Hvis vi presser transportbehovet ned ved ærlige priser og ved at øge tidsfleksibiliteten*
- *Hvis vi mindsker trafikken ved at øge udnyttelsen*
- *Hvis vi styrer og dæmper biltrafikken meget bevidst*
- *Hvis vi forbereder forholdene for cyklister og fodgængere radikalt*
- *Og så er det plads og penge til at bygge byen og omegnen bedre*

(Jacobsen 1994:169)

Jacobsen er opptatt av at den motoriserte trafikken i sin helhet må minskes for å få ned utslipp av farlige gasser, men han argumenterer ikke for at det må konstrueres helt nye trafikksystem for å få til dette. Den store utfordringen er å omforme det trafikksystemet som allerede finnes, for å gjøre det bærekraftig. Et viktig tiltak for å få til dette, er for Jacobsen å forbedre situasjonen for fotgjengere og syklistene radikalt. Som jeg nevnte, er det mange steder en kamp mellom ulike grupper om byrommets trafikkårer. Med en ny tilnærming til dette rommet, er det mulig at prioriteringen av hvem som skal få ferdes hvor vil bli annerledes. Dette er ifølge Jacobsen ikke noe som kan bli gjort på kort tid. Det er en lang og gradvis prosess, men hvis

politikerne ikke er innstilt på å få det til, blir det en umulighet. I mange tilfeller er det ikke mulig å konstruere en ny infrastruktur for trafikken uten å forandre på det allerede eksisterende veinettet, og det er i slike tilfeller Jacobsen mener at bruken av dette rommet må forandres.

Ullrich (1997) er av den samme oppfatningen. Han hevder også langt på vei at prioriteringen av hvem som skal få best vilkår i trafikken må endres helt. Ullrich har, som jeg vært inne på i kapitel 2, sterke meninger om den utviklingen bilbruk har ført med seg de siste tiårene, og etter hans syn er det uforståelig at samfunnet som helhet godtar alle miljøproblemene som bilbruk fører med seg. I likhet med Jacobsen, mener Ullrich at det må tenkes nytt før man kan få til forbedringer.

A fundamental new direction in traffic policy is essential. Such an environmentally tolerable transport policy in the town must in the first instance support and extend the direct use of the feet. Second, the conditions for the indirect use of the feet through the use of cycles must be improved. Only then, in third place, should public transport be discussed as an alternative to the car; moreover, it must be seen as an intensive integrated concept which is orientated towards walking and cycling. This integrated urban transport system of pedestrian ways, cycle networks and public transport should be so conceived that it does not complement motorised traffic but replaces it.

(Ullrich 1997:35)

Løsningen for både Ullrich og Jacobsen blir å ta bort de fordelene som bilkjørerne i mange år har hatt. For å kunne få plass til fotgjengere og syklistene, er man i følge disse forfatterne nødt til å tenke radikalt annerledes for å få redusert bilbruken.

4.2 Planlegging for et bilfritt sentrum

I likhet med i USA, er det vanlig i Sverige og Norge at mange store varekjeder legger sine butikker til utkanten av byen. Fenomenet er ikke like utpreget som i USA, men man kan se tendenser til noe av den samme utviklingen. Det som kjennetegner slike steder, er at det er lagt opp til at kundene skal komme seg dit ved hjelp av bil. Kundene forventes å handle i

større kvanta, og bil er det mest egnede kjøretøyet for å få med seg varene. Til slike steder er ofte den offentlige kommunikasjonen dårlig utbygd, og butikkene ligger lokalisert så langt fra sentrum at det er få som går eller sykler dit.

Både i Norge og Sverige er det stadig debatter om det gagnar en by å legge slike handleområder utenfor sentrum av byen, eller utenfor byområdet, eller ikke. En fordel ved å gjøre dette, er at det kan bli mindre bilkjøring i sentrum av byen, ettersom mange av butikkene forsvinner til utkanten av byen. En ulempe er at butikker blir utilgjengelige for dem som ikke har bil. En stor del av befolkningen i mange byer blir ekskludert fra å handle i disse områdene som følge av at den offentlige kommunikasjonen er dårlig, og at butikkene ligger for langt unna til at man kan ta seg dit ved å gå, eller ved hjelp av sykkel.

4.2.1 Argumenter for et bilfritt sentrum

Det finnes mange fordeler ved at færre bruker bil i sentrumsområdene. I følge Jansson (1996) er det tre hovedårsaker til at det bør planlegges for et bilfritt sentrum. Den første årsaken han nevner er at menneskene blir sittende mindre i ro, de må enten sykle eller gå for å ferdes i sentrum. Et annet argument er at luftforurensningen blir langt mindre. Dette gjør at det blir mer behagelig for syklister og gående å ferdes ute i gatene, noe som igjen vil føre til at flere ønsker å være i området. Den siste årsaken Jansson nevner som argument for å planlegge for et bilfritt sentrum, er at risikoen for at ubeskyttede trafikanter skal bli påkjørt minsker. Hvis fotgjengere og syklister føler at de er trygge og ikke risikerer å komme i farlige situasjoner med motoriserte kjøretøy, så vil også dette føre til at flere benytter seg av området.

Problemet i mange tilfeller er butikkeiernes ønsker om at deres kunder skal kunne få parkeringsplass i nærheten av butikken. De argumenterer for at hvis kunden ikke får parkering i umiddelbar nærhet til butikken, så vil de heller handle et annet sted hvor parkeringsmulighetene er større. Jansson hevder at det er en utbredt misforståelse at et bilfritt sentrum fører til at butikkene får færre kunder, han hevder tvert imot at handelen ville økt som følge av at det blir færre biler i sentrum av byene.

Mycket talar för att innerstadslivet för alla parter skulle vinna på att gång- och cykeltrafiken underlättas, görs säkrare och mer angenäm för dess utövare genom sammanhängande system av cykelbanor och gångator. Detta skulle förstås innebära

att betydligt mer av det totala gatuutrymmet allokeras till de oskyddade trafikanterna, liksom till träd, buskar och rabatter och andra prydnader av våra gemensamma uterum. Innerstadslivets renässans är det miljöanpassade transportsystemets största utmaning.

(Jansson 1996:254)

I lys av dette har det blitt mer vanlig for politikere i mange byer å legge til rette for at byens sentrum skal ha minst mulig biltrafikk. Delvis som en konsekvens av dette, får man handleområder utenfor sentrum av byene, og det kan være vanskelig for planleggere og politikere og bestemme hva som er det beste for den enkelte by. Et problem er naturligvis at de som ønsker å kjøre bil til sentrum av byene, kan ha problemer med å finne parkeringsplass, men dette er et problem som mange hevder at er umulig å løse ettersom salget av biler bare peker oppover.

4.3 En ekskluderende infrastruktur?

Ved å legge store butikker og kjøpesentreer utenfor sentrum av byer, risikerer man at store grupper av samfunnet blir holdt utenfor. Men også bilen i seg selv er ekskluderende. Bilkjøring har den ulempen at de som ikke har mulighet til å selv eie en bil, likevel blir lidende under mange av de negative konsekvensene som bilbruken fører med seg. Dette gjelder i stor grad den belastningen som forurensningen fra bil fører med seg, men det gjelder også hvordan trafikkinfrastrukturen er bygget opp. Barn og eldre som ikke har mulighet til å kjøre, blir tvunget til å ta hensyn til biltrafikken, og de må ferdes i trafikken i stor grad på bilkjørernes vilkår.

In many areas, life has become less convenient, with services, schools and shops less accessible and with fewer facilities within walking distance of home. An increasing proportion of activities are structured for the benefit of the car-owning majority of households for whom, for example, the weekly trip to the supermarket has brought real benefits in terms of price, and the range of goods, as well as convenience.

(Hall, Hebbert & Lusser 1993 i Blowers 1993:21)

Danske Margrete Auken (1994) er blant dem som er meget kritisk til hvordan bilkjøring gjennom mange år har blitt en så stor del av mennesker hverdag at folk flest ikke lenger tenker over hvor omfattende den er og hvor skadelig det er for miljøet. Hun mener at en overordnet strategi, som gjør at bilkjøring blir mer problematisk og økonomisk kostbar er det som må til for å få ned bruken av bil. Auken er også sterkt opptatt av at bilbruk skjer på bekostning av andre grupper og deres mobilitet.

I byene skal man ikke begrænse tilgængeligheden for biler. De skal kunne komme næsten overalt, men det skal være besværlig at køre og dyrt at parkere, så man kun bruger bil, når det er nødvendigt. Og en formindsket og langsom bilkørsel på de andres trafikkangruppers betingelser er forudsætningen for, at man kan gjøre noget effektivt for disses mobilitet.

(Auken 1994:50)

Hun mener, i likhet med Jacobsen (1994) og Ullrich (1997), at det må en radikal forandring av trafikkinfrastrukturen til for at alle grupper i samfunnet skal kunne ferdes trygt i trafikken. Så lenge trafikken skjer på bilistenes premisser, er det ikke en bærekraftig infrastruktur som kommer alle innbyggerne av samfunnet til gode. Politikere og byplanleggere har en stor utfordring når det gjelder å presentere en langsiktig løsning som også vil komme byens fremtidige borgere til gode. De byene i Europa som regnes som gode sykkelbyer, har innsett dette, og det har blitt gjort omfattende forandringer for både å endre menneskers innstilling til sykkelbruk og forbedre sykkelinfrastrukturen. Odense i Danmark er et eksempel på en slik by. Denne byen har blitt valgt til Danmarks ”hovedsykkelby”, og det har siden 1999 blitt gjort mange tiltak for å forbedre et allerede godt utbygd sykkelnettverk.

4.4 Buchanan-rapporten

En kjent teori som er blitt brukt av mange trafikkplanleggere, er den såkalte Buchanan-rapporten, skrevet av Colin Buchanan og publisert for første gang i boken ”Traffic in towns” fra 1963. Rapporten tar utgangspunkt i at det finnes et sterkt ønske hos mennesker om at det skal skapes uforstyrrede ”environmental areas”, eller miljøenklaver, hvor bebyggelsen er stor. Det som ble presentert i denne rapporten var i følge Tolley og Turton (1995) ikke noe nytt, som man ikke viste fra før. Men rapporten gjorde at problemene knyttet til bytrafikken

fikk mer offentlig oppmerksomhet gjennom media, og den generelle oppmerksomheten omkring utfordringene med trafikken i byer ble langt større. Buchanan-rapporten fikk også mye oppmerksomhet utenfor Englands grenser, og mange land har tatt til seg og brukt ideene som Buchanan presenterte. I de første årene etter at rapporten kom ut, var det først og fremst land i Nordvest-Europa som lot seg inspirere av Buchanans fokusering på å legge til rette for myke trafikkanter, mens øvrige deler av Europa fulgte etter hvert. ”*Since the mid- 1960s, remarkable progress has been made in the north-west Europe, notably in Germany (western Länder), Denmark and the Netherlands, in making special provision for pedestrians in towns*” (Ramsay 1997:215).

Buchanan-rapporten fokuserer på hva den stadig økende bilismen har å si for miljømessige spørsmål som høyt utslipp av farlige avgasser og mye støy. Den tar også opp mange spørsmål vedrørende trafiksikkerhet, og har fokus på de mange ulykkene som blir forårsaket av biler. Buchanan mente at hvis man setter miljømessige standarder for et område, så vil det automatisk oppstå en begrensning for hvor mye trafikk dette området kan klare å håndtere. Trafikk-kapasiteten kan imidlertid øke uten at det går utover miljøet, men dette kan ikke skje uten at det vil koste mye penger.

Growth of car traffic and preservation of environmental standards were seen to be compatible if society was prepared to spend the money. It all depended on the relative value placed on environment, accessibility and cost.

(Tolley & Turton 1995:210)

Løsningen som Buchanan kom med på problemet lå i hvordan man utnyttet veiene i byområder. Han ville ha en hierarkisk oppbygning av veier, som alle hver for seg hadde ulike funksjoner. Disse skulle ligge langt fra miljøenklavene. Eksempler på miljøenklaver er parker, lekeplasser for barn og andre rekreasjonsområder hvor mennesker i byene ferdes.

For å få fram sitt poeng, brukte han en analogi om et sykehus med mange korridorer som binder sammen de ulike funksjonene som et sykehus har. Han mente at trafikk ikke burde sees på som en aktivitet i seg selv, kun en forflytting man gjorde mellom de ulike aktivitetene, slik som korridorer fungerer på et sykehus. Aktivitet for Buchanan var det som foregikk i byens bygninger, og dermed ble det som foregikk mellom bygningene klassifisert som en funksjon av aktiviteter, eller ”ikke aktiviteter”.

[...] traffic is a function of activities, and traffic is concentrated in towns, because activities are concentrated there. It is characteristic of activities in towns that they mainly take place in buildings, or in places such as markets, depots, docks and stations. [...] In towns, therefore, traffic can be said to be a function of buildings. It is broadly true to say that all the movements by vehicle that take place in the streets have an origin or a destination in buildings, of one kind or other in some place or other.

(Buchanan 1963:35)

4.4.1 Kritikk av Buchanan-rapporten

Etter at Buchanan-rapporten kom ut i 1963, har det vært mange diskusjoner om hvorvidt hans synspunkter på hvordan man skal løse de urbane trafikkproblemene er fullt ut gjennomførbare. Et område han har fått kritikk for er, som jeg har nevnt, at hans prosjekt ikke er gjennomførbart fordi det koster for mye penger. *”In actuality it seems that Buchanan’s goal of finding civilized ways of accommodating growing volumes of traffic is not achievable, because the economic cost is too high”* (Tolley & Turton 1995:211).

Et annet punkt Buchanan kan kritiseres for, er at han kaller bilkjøring en ”ikke-aktivitet”, i motsetning til de aktiviteter som han forespeilet at skulle skje i miljøenklaver. For mange vil bilkjøring være en form for rekreasjon. Her har man tid og rom til å reflektere over eksempelvis hvordan arbeidsdagen kommer til å være eller har vært. Bilkjøring handler også i stor grad om kommunikasjon med andre i form av tegn, lyder og den samme forståelsen av et sett med regler. Det er ikke bare med andre bilførere man må kommunisere med når man selv kjører bil, man må også kunne kommunisere med fotgjengere og syklistene for å vise hvordan man har tenkt til å agere i kjøringen framover. Uten denne felles forståelsen av trafikkreglene ville det vært umulig for bilister å kunne ferdes på en trygg måte i trafikken.

Men problemet kan i mange tilfeller være at syklistene og fotgjengere ikke har hatt den samme opplæringen som de bilførere har hatt. Det er derfor viktig at også disse trafikantergruppene får opplæring i hva de ulike skiltene betyr og opparbeider seg en viss kompetanse når det gjelder hvordan man kan forvente at andre trafikantergrupper opptrer i ulike situasjoner. Det er mange måter å opparbeide seg en slik kompetanse på. En måte er å ferdes mye ute i trafikken,

slik at man får erfaring i hvordan man selv bør opptre, og hva man kan forvente av andre i ulike situasjoner. En annen måte som er vanlig, er at det gis en viss opplæring i barnehager og på grunnskoler, men det er ikke sikkert at dette er tilstrekkelig for at man skal kunne opparbeide seg tilstrekkelige ferdigheter. Mange fagpersoner på området mener at hvis ikke forholdene er lagt til rette for det, så vil det uansett bli vanskelig for fotgjengere og syklistar å opptre på en fornuftig og sikker måte. Og nettopp dette er mye av poenget til Buchanan, det må satses på å legge til rette for alle typer av trafikkanter, ikke kun de som kjører bil.

4.5 Hudsons prinsipper for planlegging av sykkelveier

I følge Mike Hudson (1982) er det seks viktige prinsipper som må følges for at en by skal få en vellykket sykkelveinett. Noen av disse prinsippene har jeg også vært inne på når jeg diskuterte begrepet bærekraftig transport i forbindelse med England i kapittel 2. Hudson baserer sine prinsipper om et velfungerende sykkelveinett på undersøkelser som har blitt gjort i Nord-Amerika, England og i Australia i en tiårsperiode mellom 1972 og 1982. Disse prinsippene er også utarbeidet på bakgrunn av studier av hvordan planlegging av sykkelveier har vært gjort i de nederlandske byene Tilburg og Haag.

- For det første sier Hudson at ettersom de fleste sykkelturene foregår på veier, er det viktig at planer for sykkelveier blir integrert i alle transportplanene. Hvis man klarer dette, vil det være enklere å tilrettelegge for en helhetlig struktur, og ikke kun fragmenter av sykkelveier som ikke henger sammen med andre den øvrige transporten.
- Det andre prinsippet som er helt nødvendig, er at det finnes et godt administrativt nettverk som arbeider med de samme grunnleggende ideene. Dette nettverket har som oppgave å få til et samarbeid mellom de ulike instansene som ønsker å få til et godt utbygd sykkelnettverk. Hovedpoenget med dette er å få til et samarbeid mellom lokale, regionale og nasjonale aktører. Et eksempel på dette kan være at lokale planleggere i en region tar i betraktning hva befolkningen ønsker med henhold til sykling.

- Det tredje prinsippet for planlegging av sykkelveier, som Mike Hudson tar opp, er at målet med disse veiene ikke er å skape et produkt. Målet er å skape en sikker og effektiv reise for dem som benytter seg av sykkelen. For å få til dette, kreves det at den eksisterende infrastrukturen og egne veier for sykler blir knyttet sammen som beskrevet i det første prinsippet om hvordan byer kan gjøre en god planlegging for sykkelveiinfrastrukturen.
- Sameksistensen mellom syklistene og bilister er det fjerde prinsippet som tas opp. For å få til et godt samarbeid mellom disse to gruppene av trafikanter, peker Hudson på at det er helt nødvendig at bilister og syklistene følger de samme reglene. Det sentrale med dette punktet er at opplæring og trening av de ulike typer av trafikkanter er minst like viktig som selve planleggingen og utformingen av sykkelveiene. For å kunne kjøre bil i både Norge og Sverige, kreves det en omfattende opplæring, både om selve kjøringen, så vel som en grundig teoretisk opplæring i trafikkregler. For syklistene finnes det ingen krav til kunnskap for å ferdes ute i trafikken. Dette gjør at de syklistene som ikke har tatt førerkort, ofte har en annen trafikkforståelse enn hva bilførere har, noe som kan føre til konflikter i trafikken.
- Det femte prinsippet som vektlegges, er at utbygging av sykkelveier er en kontinuerlig prosess. Det er ikke nok å bygge en sykkelvei og la det være med det. Vedlikehold for å ivareta syklistenes sikkerhet og effektivitet er helt nødvendig. Dette er særlig viktig i land som Norge og Sverige hvor klimaet har så stor betydning. Ved snøfall er det en forutsetning at sykkelveiene blir holdt frie for snø, for at det i det hele tatt skal være mulig å sykle der. Når snøen forsvinner, er det også viktig å opprettholde vedlikeholdet slik at grus og sand blir fjernet. En annen side ved sykkelveiplanlegging og annen type av transportplanlegging, er at infrastrukturen for veier er i stadig forandring. Dette gjør at det hele tiden må gjøres nye vurderinger om den eksisterende trafikkinfrastrukturen er bra nok og kan fungere i sammenheng med den nye utbyggingen.
- Det sjette og siste prinsippet som Hudson tar opp som essensielt for planlegging av sykkelveier, handler om at "sykkelperspektivet" må ivaretas. Sykkelen er karakteristisk ved at den har sine begrensninger og muligheter som planleggere må ta

hensyn til. En av begrensningene er reises lengde, en annen er at været har mye å si for om man ønsker å benytte seg av sykkel eller ikke. Fordelene som planleggere kan ta i betraktning, er mange. En fordel er at sykkel tar langt mindre plass enn hva biltransport gjør, en sykkel tar om lag en tiendedel av gaten i bruk i forhold til biler. Et annet aspekt som planleggere må ta hensyn til er at syklister ikke er en homogen gruppe. Blant syklister finnes det store forskjeller i alder, hvor dyktige de er til å sykle, erfaring og hvordan de opplever og leser trafikken. Det er også store forskjeller når det gjelder hvorfor man benytter seg av sykkel framfor andre transportmidler. For noen er det kun som rekreasjon og trim, mens andre bruker sykkel fordi det er den raskeste måten å komme seg mellom ulike destinasjoner. Hudson poengterer at alt dette er viktige aspekter som må tas hensyn til når det planlegges for syklister.

4.6 Andre prinsipper for planlegging av sykkelveier

Hudsons teorier fra 1982 er noen av mange teorier om hva som må tas hensyn til når det skal planlegges for et sykkelveinett. Disse har blitt videreutviklet av blant annet nederlanderene Jan Ploeger (2003), som hevder det er syv vesentlige forutsetninger som må være til stede for at en by skal kunne få et velfungerende sykkelveinett. Han trekker i likhet med Hudson fram viktigheten av at veien som syklistene bruker, må være i god stand, og at veiene skal konstrueres på en måte som gjør at man bruker minst mulig energi. Sykkelen er langt mer ustabil enn andre kjøretøy, noe som gjør at den er mer utsatt for ytre forhold som vær og vind. Dette, ved siden av at det er mye bakker og en ujevn vei, vil gjøre at mange heller benytter seg av andre kommunikasjonsmidler. I tillegg er han også enig med Hudson i at syklister ikke må oppfattes som en homogen gruppe. Hver syklist har sine egne oppfatninger av hvordan det skal tilrettelegges for at sykkelturen skal bli best mulig.

Et nytt punkt som Ploeger kommer med er at sykling også skal være en sosial aktivitet. *”Cyclists are social beings. Therefore, cyclists should be able to ride two abreast. This is certainly true when a large number of cyclists cycle for recreation or pleasure”* (Ploeger 2003:269). Et annet nytt punkt som Ploeger tar opp er at syklister, i motsetning til bilkjørere, velger den veien som er lettest. Når man kjører bil, spiller det liten rolle om ruten man velger har mange motbakker, mens dette spiller en avgjørende rolle for syklister.

A human being is not a machine (neither is a cyclist). There are certain limits to the number and complexity of tasks that can be carried out by the cyclist. A designer should respect these limitations, while taking account of less experienced and less able-bodied road-users.

(Ploeger 2003:269)

Men ettersom syklister som nevnt ikke er en homogen gruppe, vil de også velge forskjellige ruter etter hva de selv mener er best egnet. For noen vil framkommeligheten være det viktigste, det vil si at man kommer raskt fram til sin destinasjon, mens for andre vil tryggheten og opplevelsen ved sykkelturen være det viktigste. Det er derfor Ploeger mener det er viktig at det etableres ulike tilbud for de ulike gruppene av syklistene. Forskjellen mellom de som ønsker å komme seg raskt til jobben, og de som kun er ute for rekreasjon på en kveldstur er stor, og Ploeger påpeker at det bør tas hensyn til ulike behov blant syklistene.

Syklister er ikke rasjonelle i den forstand at de velger det alternativet som passer best for dem selv i de ulike tilfellene. I tilfeller hvor hovedsykkelveien er lokalisert for eksempel 1 km fra der man bor, vil mange velge andre løsninger enn å først sykle bort til hovedsykkelveien, for så å sykle mot destinasjonen man skal til. De aller fleste mennesker vil velge den strekningen som gjør at det tar minst mulig tid å komme seg dit man skal. Dette er naturligvis ikke noe som bare gjelder syklister. Fotgjengere og bilførere velger også i de fleste tilfeller den raskeste veien mellom to punkter, hvis hensikten med reisen er å komme seg fra a til b. Men også for disse trafikantgruppene, kan andre preferanser være gjeldende.

4.7 Nederlands satsning på sykkelveier

Som jeg nevnte i innledningen av oppgaven, er Nederland et av de landene hvor det har blitt satset mest på å tilrettelegge for syklister. Nederland har gode klimatiske og topografiske forutsetninger for at innbyggerne skal kunne benytte seg av sykkelen, men uten en helhetlig og langsiktig planlegging ville det aldri kunnet blitt så vellykket som det er. Med mål om å skape et ”bærekraftig samfunn” ble det på begynnelsen av 1990-tallet vedtatt en omfattende transportplan for syklister av den nederlandske regjeringen. Planen som fikk navnet ”The Dutch Bicycle Master Plan 1990-96”, hadde ifølge Ton Welleman (1997) som mål at enda

flere av de kortere bilturene skulle bli erstattet av reiser på sykkel. Prosentandelen var før man satte i gang med planen, 27-29 % i mange av de største byene, men man ønsket at denne andelen skulle bli enda høyere. For å få til dette ønsket man å få fram at sykkelen er et fullgodt alternativ til bilen. ”*The Dutch bicycle transport policy is primarily based on the bicycle as an alternative for car transport. The point is to attract new cyclists to convince car drivers to cycle more often*” (Welleman 1997:178). Poenget er at jo flere som sykler, jo sikrere vil reisen oppleves av syklistene.

Mye av planleggingen bak denne nederlandske transportplanen bygger på teoriene som Hudson (1982) hadde skrevet om. Blant annet var det fokus på at sykkelplanleggingen måtte integreres i de øvrige transportplanene, og at sikkerheten til syklistene måtte ivaretas på best mulig måte. For å lage sikre og effektive sykkelveier, ønsket man i denne planen at veiene var så enkle og oversiktlige som mulig. Dette for å forhindre at syklist kommer i konflikt med bilister, noe som blir regnet som den største faren ved å sykle i trafikken.

A sustainable safe transport system offers favourable perspectives for bicycle transport in terms of safety and will also improve the “competitive” position as against car traffic. The Bicycle Master Plan project group therefore anticipated this new train of thought right from the beginning. In concrete terms, this means that the priority in terms of safety is to reduce the number of confrontations between cyclists and fast-moving vehicles.

(ibid)

I tillegg til å følge mange av prinsippene om sykkelplanlegging fra Hudson og andre teoretikere, som jeg har diskutert tidligere, er det også noen nye aspekter i denne nederlandske planen. Dette dreier seg først og fremst om sykkeltyverier og mangelen på parkeringsplasser for syklistene, som også McClintock (1992) er opptatt av. ”*The fear of cycle theft can certainly be a significant deterrent and the number of bikes stolen or tampered with has tended to rise steadily in most European countries*” (McClintock 1992:10).

Disse utfordringene er noe som blir mer synlige når store deler av befolkningen benytter seg av sykkel som transportmiddel. I ”The Dutch Bicycle Master Plan” er det foreslått å løse problemene tilknyttet tyveri og mangel på parkeringsplasser ved å lage store parkeringshus beregnet på syklist. Her kan brukerne betale for å sette fra seg sykkelen på en plass hvor det

finnes overvåkning i form av kameraer og sikkerhetspersonale. I første rekke ønsker man å sette opp slike parkeringshus for sykler i nærheten av trafikknutepunkter som togstasjoner og i nærheten av skoler og universiteter.

4.8 Den samfunnsøkonomiske nytten av å sykle

Et godt argument for å legge til rette for sykkeltrafikken er hva samfunnet som helhet kan spare på at flere av reisene gjøres ved å sykle framfor å kjøre bil. Dette er noe som flere av forfatterne jeg har gått igjennom tar opp som et viktig argument for at byer skal satse på utbygging av sykkelveier. Man har blitt mer bevist de seneste årene, og det er også tatt opp flere ganger i både Oslos og Uppsalas planleggingsdokumenter. I Statens vegvesen sin nasjonale transportplan står det følgende om den samfunnsøkonomiske nytten av at flere velger sykkel som transportmiddel:

Det er god samfunnsøkonomi å legge til rette for mer sykling. Transportøkonomisk institutt har beregnet at investeringer i et sammenhengende sykkelvegnett vil gi en netto nytte på over tre ganger kostnaden for de tre undersøkte byene Hokksund, Hamar og Trondheim. Dette er en svært god nytteeffekt sammenlignet med andre investeringer i samferdselssektoren.

(Statens vegvesen 2003:6)

Tallene baseres på at det gjennom økt bruk av sykkelen blir et lavere sykefravær, noe som fører til store besparelser for samfunnet. I TØI-rapport 567/2002: "Gang- og sykkelvegnett i norske byer" konkluderes det med at:

Lavere sykefravær, sammen med innsparinger i utgifter til blant annet parkering og skolelys, utgjør opptil 30 000 kroner årlig for hver inaktive person som blir syklist i en stor by som Trondheim. Det betyr en daglig innsparing på opptil 150 kroner. Regnestykket tar utgangspunkt i 200 arbeidsdager.

(Sælendsminde 2002:47)

Det er også mye penger å spare på at det trengs mindre plass til parkering og til utbygging av store veiprosjekter for bil. I Norge har det vært flere ulike prosjekter hvor bedrifter har

oppfordret sine ansatte til å sykle til jobben framfor å kjøre bil. Blant de mest profilerte er ”*Sykle til jobben -aksjonen*”, som hver vår oppfordrer arbeidstakere til å sykle, gå eller jogge til arbeidsplassen.¹⁰ Bedrifter som satser på denne aksjonen, legger ofte til rette for sine ansatte ved å ha gode dusjmuligheter, og det er flere bedrifter som premierer de ansatte som har syklet mest i løpet av en sesong. Jeg vil i analysedelen av oppgaven gå nærmere inn på hva slags syn informantene jeg har brukt i min oppgave har på å bruke det samfunnsøkonomiske nytten som argument for å få flere til å begynne å sykle.

¹⁰ <http://www.sykletiljobben.no/t2.asp?p=53784>

5 Data og metode

I dette kapitlet vil jeg redegjøre for mine valg av data og metode. Jeg vil fokusere på ulike aspekter ved kvalitative metoder og casestudier. Jeg vil også gå inn på valg av informanter og ulike sider ved gjennomføringen av intervjuene. Dessuten vil jeg komme inn på noen metodiske utfordringer og problemer med dette.

5.1 Casestudie

Grunnen til at jeg bruker ordet casestudie om studien av de to byene Oslo og Uppsala, er at det ikke finnes et norsk ord som kan sies å være det samme. I Sverige brukes ordet ”fall” om slike typer studier, altså en ”fall studie”. Dette er ikke et begrep som blir brukt konsekvent, man bruker også i Sverige begrepet casestudie. Case kan sies å være det samme som en enhet. Når jeg bruker termen case, så mener jeg en empirisk avgrenset enhet, som i mitt tilfelle er de to byene Oslo og Uppsala. Begrepet blir også blant norske forfattere brukt på ulike måter, noen skriver case-studie, med bindestrek, mens andre skriver casestudie i ett ord. Ifølge Svein S. Andersen (1997) har språkrådet åpnet for en fornorsket skrivemåte i form av ”kais”, men verken Andersen eller andre forfattere er særlig begeistret for denne skrivemåten.¹¹

Det er omdiskutert hva som kan regnes for å være en casestudie. Ragin (1992) sier at noe av det som kjennetegner en casestudie, er at det er et undersøkelsesopplegg som er rettet mot å studere mye informasjon om få enheter, eller cases.

Implicit in most scientific notions of case analysis is the idea that the objects of investigation are similar enough and separate enough to permit treating them as comparable instances of the same general phenomenon.

(Ragin 1992:1)

¹¹ Det finnes også blant engelskspråklige forfattere ulike varianter av hvordan man bruker caseterminologien. Eksempelvis bruker Ragin (1992) ”case analysis”, eller bare ”case”, mens Yin (1984) bruker ”casestudies”. Jeg har i min oppgave valgt å bruke casestudie som standard skrivemåte.

I min oppgave har jeg avgrenset meg til å studere to cases; byene Oslo og Uppsala. Jeg undersøker de samme fenomenene i ulike geografiske lokaliseringer. Fordi begge stedene er byer, geografisk avgrenset fra andre områder, kan det argumenteres for at de kan betraktes som like fenomener. I lys av at planleggingen og prioriteringen av sykkelveier har vært forskjellig, kan de behandles som to separate case som kan brukes i en komparativ studie. Ved å gjøre en komparativ studie, får man tak i data som gjør at man kan sammenligne empirisk likheter og ulikheter for ulike undersøkelsesområder, i mitt tilfelle to geografisk avgrensede byer.

Comparison provides a basis for making statements about empirical regularities and for evaluating interpreting cases relative to substantive and theoretical criteria. In this broad sense, comparison is central to empirical social science as it is practiced today.

(Ragin 1987:1)

Måten jeg har skaffet meg informasjon om disse casene på, er gjennom dokumentanalyse og gjennom intervjuer av flere informanter fra de to stedene. Eksempler på hva som kan være en empirisk avgrenset enhet er i følge Thagaard (1998), en gruppe eller organisasjon. ”Men case-studier inkluderer også undersøkelser basert på utvalg som representerer ulike enheter, som informanter i en intervjuundersøkelse” (Thagaard 1998:187).

Jeg har i min oppgave brukt åtte informanter for å kunne analysere mine problemstillinger vedrørende sykkelveiplanlegging i henholdsvis Oslo og Uppsala. Informantene jeg har brukt representerer ulike interesser innenfor planleggingsarbeidet i de to byene. Jeg har blant annet intervjuet representanter fra kommunen i ulike planleggingsetater, veivesenet, uavhengige konsulenter og en representant fra interesseorganisasjonen Syklistenes Landsforening. Dessuten har også intervjuet en representant fra et politisk parti. I oppgaven ser jeg på sykkelplanleggingen i to forskjellige byer, og undersøker ikke andre byer enn dette. Riktignok viser jeg til eksempler på hvordan det har vært gjort andre steder, men disse henvisningene er basert på andre forskere sitt arbeid.

5.2 Forholdet mellom problemstilling og case

Tidlig i prosessen med å skrive oppgaven bestemte jeg meg for å bruke Oslo og Uppsala som case i en komparativ studie. En av årsakene til at det kan kalles en casestudie, er som nevnt at jeg undersøker geografisk avgrensede enheter og jeg benytter meg av informanter. En annen årsak til at dette kan kalles en casestudie er at jeg i mine problemstillinger er opptatt av ”hvordan” spørsmål. Dette er ifølge Robert Yin (1984) noe av det mest karakteristiske ved casestudier.

In general, case studies are the preferred strategy when “how” or “why” questions are being posed, when the investigator has little control over events, and when the focus is on a contemporary phenomenon within some real life context. Such “explanatory” case studies can also be complemented by two other types – “exploratory” and “descriptive” case studies. Regardless of the type of case study, investigators must exercise great care in designing and doing case studies, to overcome the traditional criticisms of the method.

(Yin 1984:13)

Som nevnt er casestudier en omdiskutert metode, hvis det kan kalles én metode. En av grunnene til dette er at det ikke alltid er like klart hva som kan regnes som en casestudie. Casestudier har likheter med andre undersøkelsesformer som eksperiment og historisk metode som også stiller spørsmål knyttet til ”hvordan” og ”hvorfor”. Ifølge Yin (1984) kan man skille disse ulike formene fra hverandre ved å stille to spørsmål før man går i gang med undersøkelsen.

Det første spørsmålet er om man trenger å ha kontroll over hvordan det som skal undersøkes opptrer. Hvis svaret på dette er nei, er det ikke dermed sagt at det kan sies å være en casestudie. Et nei svar på dette kan også gjelde for historiske undersøkelser og surveyer. Det andre spørsmålet man skal stille er om det som skal undersøkes fokuserer på samtidige hendelser. Hvis svaret på dette er ja, og nei på det første spørsmålet, er det en casestudie man har med å gjøre. Disse to spørsmålene sammen utelukker muligheten for at det kan være en annen type undersøkelse og gjør at det er lettere å identifisere casestudie som den aktuelle metoden.

Mine to problemstillinger; ”Hvordan skiller den offentlige tilretteleggingen for syklist i Oslo og Uppsala seg fra hverandre” og ”Hvordan kommer ulikheter i prioriteringen av tilretteleggingen for syklist til syne i den offentlige planlegging”, er begge typiske casestudie-spørsmål. Begge problemstillingene er av typen ”hvordan-spørsmål”, som er et nøkkelord i casestudier. Svaret på det første spørsmålet, om jeg trenger å ha kontroll over hvordan det som skal undersøkes opptrer, er nei. Jeg trenger ikke være til stede og se på hvordan ulike beslutninger blir tatt. Gjennom å lese saksrapporter og gjennom samtaler med de involverte partene får jeg allikevel innsyn i hvorfor et alternativ har blitt foretrukket framfor et annet. Hvis jeg derimot hadde gjort et eksperiment, hadde jeg vært nødt til å være til stede for å kunne observere hendelsesforløpet.

Når det gjelder spørsmålet vedrørende om det fokuseres på samtidige hendelser, er svaret ja. I min casestudie vil jeg undersøke planleggingen og tilretteleggingen for syklist i Oslo og Uppsala i samme tidsperiode. Med andre ord fokuserer jeg på samtidige hendelser. Ifølge Yins sine kriterier for hva som faller under kategorien casestudier, er undersøkelsen jeg gjør etter mitt syn, en komparativ casestudie av Oslo og Uppsalas planlegging av sykkelveier.

5.3 Intervju som metode i en kvalitativ studie

Målet med kvalitativ metode er å oppnå en forståelse av sosiale fenomener på bakgrunn av ”fyldige” data. Dette vil si at selve analysen og fortolkningen av de data man har samlet inn er det mest sentrale i forskningsprosessen, slik det også er i kvantitative undersøkelser. I følge Thagaard (1998) er det en målsetning med kvalitativ metode å få en forståelse av hvordan virkeligheten oppfattes av de menneskene som blir studert. Jeg har gjennom intervjuer av åtte informanter fått mye informasjon om planlegging av sykkelveier i Oslo og Uppsala. I en kvalitativ undersøkelse er det mange ulike innsamlingsmetoder som kan brukes, blant annet dokumentanalyse, intervjuing, og bruk av bilder. I min oppgave har jeg brukt intervju og dokumentanalyse som de mest sentrale metodeverktøyene.

Et viktig aspekt med en intervjusituasjon er å skape fortrolighet mellom forsker og informant. Det kan være mange ytre faktorer som kan være med på å avgjøre om intervjuet blir godt eller ikke. Jeg har i mine intervjuer utelukkende snakket med mennesker som arbeider med

planlegging av sykkelveier, enten i ulike etater, eller som uavhengige konsulenter. Etter min bedømming har ingen av informantene blitt påvirket av faktorer som kjønn, rase, stressende situasjon eller lignende. Men dette er det vanskelig å være 100 % sikker på.

5.3.1 Bruk av intervjuguide

Som en rettesnor for intervjuene, laget jeg på forånd en intervjuguide med de spørsmålene jeg ønsket å stille de aktuelle informantene.

En intervjuguide inneholder emnene som skal tas opp i intervjuet, samt hvilken rekkefølge de skal ha. Guiden kan gi en grov skisse av hvilke emner som skal avdekkes, eller den kan være et detaljert oppsett med nøyaktige spørsmålsformuleringer.

(Kvale 1997:76)

Intervjuguiden var lik for alle informanter, uavhengig av hvor de jobbet. Det kan ses på som en svakhet at ikke de ulike informantene var like godt orientert i alle emnene som jeg tok opp under intervjuet. Men alle spørsmål som jeg stilte under intervjuene, ble etter beste evne besvart fra informantene, selv om de i noen tilfeller påpekte at de selv ikke hadde nok kompetanse til å kunne utale seg bastant om et tema. Til tross for at intervjuguiden min var nokså omfattende, med 41 spørsmål (se vedlegg 1), viste det seg allikevel at det dukket opp spørsmål underveis som jeg ønsket å få svar på. Dette var noe jeg var klar over at kunne skje før jeg begynte med undersøkelsen, så dette kom ikke som noen overraskelse under selve intervjusituasjonen. I tilfeller hvor dette skjedde, valgte jeg å stille oppfølgingsspørsmål etter hvert som det dukket opp.

Spørsmålene i intervjuguiden var ordnet etter overordnede tema som er relevante for mine to problemstillinger. Det første temaet jeg tok opp var målsettinger for henholdsvis Oslos og Uppsalas sykkelveiplanlegging. Dette var et tema som jeg tror ingen av informantene fryktet å prate om, og som dermed ble en god måte å komme i gang med intervjuprosessen på og samtidig oppnå fortrolighet med informantene. Miljø og økonomi var temaer som jeg på forhånd regnet med ville være noe mer vanskelig å diskutere for noen av informantene, så disse valgte jeg å ha senere i intervjuet. Thagaard (1998) påpeker at en av fordelene med et

kvalitativt dybdeintervju er at selve formen er fleksibel. Om jeg hadde ønsket, kunne jeg byttet om temaene underveis, selv om jeg ikke gjorde dette i noen av intervjuene.

En av grunnene til at jeg hadde de samme spørsmålene til alle, var at jeg på denne måten lettere kunne sammenligne svarene med hverandre. Denne måten å gjøre intervjuer på representerer en delvis strukturert tilnærming. ”*Forskningsintervjuet foregår omtrent som en vanlig samtale, men det har en bestemt formål og en bestemt struktur: Det kjennetegnes av en systematisk spørsmålsform*” (Kvale 1997:79).

5.3.2 Informert samtykke

[...]informanten har krav på å få kjennskap til formålet med undersøkelsen og hovedtrekkene i prosjektet. Slik kan informanten vurdere fordeler og ulemper med å delta, før hun eller han gir sitt samtykke.

(Thagaard 1998:21)

Før jeg gjorde intervjuene, gjorde jeg samtlige informanter klar over at intervjuet var frivillig, og at de når som helst kunne trekke seg fra intervjuet slik informert samtykke krever. Jeg sa også i fra på forhånd i en e-post hva hensikten med min masteroppgave var. Et problem med å gjøre dette som presiseres av Alver og Øyen (1997) i Thagaard (1998) kan være at informanten føler at det er mye fokus på personvern, og dermed kan tillitsforholdet mellom informant og forsker svekkes. Ettersom jeg presiserte at det skulle være et informert samtykke også når jeg kom til selve intervjuet, opplevde jeg at noen av informantene hadde spørsmål vedrørende dette som de ellers ikke ville hatt. Men etter hvert som intervjuet kom i gang, tror jeg ikke dette på noen måte la bånd på informantene, eller gjorde at tillitsforholdet på noe tidspunkt ble svekket. Intervjuene er meldt fra til Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste som på forhånd godkjente spørsmålene jeg skulle stille i intervjuet. Jeg fikk ingen negative tilbakemeldinger på bruk av båndopptaker, og jeg informerte om at intervjuene ville bli slettet etter at oppgaven var skrevet.

Alle intervjuene er blitt gjort på et sted valgfritt for informantene, i de fleste tilfeller på deres eget kontor eller i et møtelokale. Jeg har brukt båndopptaker under alle intervjuene, noe jeg anser for å vært helt nødvendig for i ettertid klare å analysere den store mengden med data som jeg har fått gjennom disse åtte intervjuene.

5.3.3 Valg av informanter i Oslo

Tidlig i forskningsprosessen innhentet jeg informasjon om hvem jeg burde kontakte som hadde god oversikt over planleggingen av sykkelveier i Oslo og Uppsala de siste femten årene. I utgangspunktet hadde jeg en egen oppfatning av hvem som var best i stand til å svare på ulike spørsmål, etter å ha lest ulike planleggingsdokumenter og diverse innlegg i avisene. Dette gjaldt særlig for Oslo, men også til en viss grad Uppsala, hvor jeg har oppholdt meg siden Januar 2005.

Den første jeg kontaktet i Oslo var Gyda Grenstad som jobber i Statens vegvesen. Hun er en pådriver av prosjektet ”Sykkelby”, som er et nasjonalt nettverk av sykkelbyer i Norge som ønsker å gjøre det mer sikkert og attraktivt å sykle i norske byer. Grenstad var behjelpelig med å gi meg tips om hvem jeg burde kontakte i Oslo for å kunne få svar på mine spørsmål. Dette er et eksempel på den såkalte ”snøballmetoden”, som går ut på at samtaler med én informant i sin tur kan lede fram til nye informanter.

Etter tips fra Grenstad, tok jeg kontakt med Hege Gultvedt i Statens vegvesen og Aslaug Vassbotn som jobber i Samferdselsetaten, via e-post. Begge disse var interessert i min oppgave og ønsket å stille til intervju. Aslaug Vassbotn tipset meg om å ta kontakt med Ove Hausvik, som tidligere hadde jobbet i Samferdselsetaten og som nå jobber i firmaet Multiconsult. Hausvik intervjuet jeg samtidig med Erik Sivertsen, som også jobber i et konsulentfirma. Sivertsen har også erfaring fra Samferdselsetaten og har skrevet en hovedfagsoppgave i samfunnsgeografi om sykkelveiplanlegging ved Universitetet i Oslo i 1999. I tillegg til disse fire, intervjuet jeg leder i Syklistenes Landsforening, Trond Berget.

Et problem med snøballmetoden kan være at informantene inngår i samme bekjentskapskrets, og at de har like oppfatninger om samme tema. Ettersom jeg i Oslo har pratet med uavhengige konsulenter, som jobber på oppdrag fra ulike kommunale etater og Statens vegvesen, ser jeg ikke at på dette som en svakhet. Jeg opplevde flere ganger under intervjuene at informantene som ikke jobbet i kommunen eller vegvesenet, ikke behøvde å veie sine ord like nøye som de som jobbet under en statlig eller kommunal etat. I tillegg er det ikke så mange som jobber med sykkelveiplanlegging i Oslo. Hvis jeg ikke kunne benyttet meg av tips fra de andre informantene, hadde det ikke vært så mange igjen å velge mellom.

5.3.4 Valg av informanter i Uppsala

Det å finne egnede informanter i Uppsala, viste seg å være lettere enn hva jeg hadde fryktet på forhånd. Jeg fikk først tak i kommunens oversiktsplan, og fikk et overblikk over de kommunale planleggerne. Jeg sendte en e-post til Göran Carlén, som hadde hatt en sentral rolle i utarbeidelsen av Uppsalas seneste oversiktsplan, og han tipset meg om andre kommunale planleggere som han mente var godt egnet til å svare på mine spørsmål. Også i Uppsala har altså snøballmetoden vært en egnet måte å få tak i informanter på. I tillegg til kommunale planleggere, har jeg også i Uppsala intervjuet en representant fra et politisk parti. For en tid tilbake var det en artikkel i den lokale avisen "Uppsala Nya Tidning" om en representant fra Miljöpartiet som fortalte at partiet han leder hadde utarbeidet en alternativ sykkelveistrategi for Uppsala (til den kommunen hadde utarbeidet). Jeg fant dette interessant for min problemstilling og kontaktet Niclas Malmberg fra Miljöpartiet som velvillig stilte opp til et intervju.

I Oslo hadde jeg en representant fra Statens vegvesen som jeg intervjuet i forbindelse med oppgaven, mens jeg ikke har intervjuet en tilsvarende representant fra Vägverket i Uppsala. Dette skyldes at Vägverket ikke har en egen avdeling i Uppsala, og dem har heller ikke det samme ansvarsområdet for sykkelveier som Statens vegvesen har i Oslo. Uppsala har i motsetning til Oslo ikke et ringveisystem som vegvesenet har ansvar for. Byen har noen store innfartsårer til byen som er Vägverket sitt ansvar. I tillegg går motorveien E4 tvers igjennom byen, som også er Vägverket sitt ansvar. Bortsett fra dette er det ingen veier i selve byen som er deres ansvarsområde.

5.3.5 Språklige utfordringer i Uppsala.

Da jeg kontaktet informanter i Uppsala via e-post og senere gjorde avtaler med dem på telefon, merket jeg at det ikke alle var fortrolige med at jeg snakket norsk. For at jeg skulle oppnå mest mulig fortrolighet med informantene i Sverige, valgte jeg derfor å oversette alle mine spørsmål til svensk før jeg gjorde intervjuene (se vedlegg 2). Ved å stille spørsmålene på norsk, kunne det vært fare for at informantene ikke oppfattet spørsmålene riktig, og svarene de ville gi kunne følgelig ha vært gale i forhold til det som det ble spurt om. Selv om jeg gjorde alle intervjuene i Sverige på informantens eget språk, har jeg valgt å transkribere på norsk. Jeg anser at min forståelse av det svenske språket som godt nok etter å ha lest mye

teori på svensk og oppholdt meg i landet i over ett år. I tilfeller hvor det har vært noen uklare ord og setninger, har jeg spurt andre om hjelp til å få en bedre forståelse av hva som menes. Under selve intervjusituasjonen hadde jeg imidlertid ingen problemer med å gjøre meg forstått.

5.4 Troverdighet, bekreftbarhet og overførbarhet

Troverdighet i kvalitativ forskning kan sammenlignes med det som kalles reliabilitet i kvantitative studier. Det sentrale med troverdighet er om forskningen er gjennomført på en tillitsvekkende måte (Thagaard 1998). Jeg har i dette kapitlet gjort rede for hvordan jeg har gått fram under innsamlingen av data, og for hvordan intervjuene er blitt utført. Dette er et krav i kvalitativ forskning for at den skal kunne oppfattes som troverdig. Hvis de innsamlede dataene inneholder feilkilder, vil dette kunne forplante seg i analysen. Jeg har i tillegg til intervjuene brukt dokumentanalyse og materialet som jeg presenter i denne oppgaven, er mine tolkninger av hva som står i disse dokumentene. Dokumentene som jeg har brukt, er plandokumenter som er skrevet av henholdsvis statlige og kommunale etater.

Et annet krav ved kvalitativ forskning er bekreftbarhet, som kan sammenlignes med validitet i kvantitativ forskning.

Vurdering av bekreftbarhet kan knyttes både til at forskeren går kritisk igjennom egne tolkninger, og at den forståelsen som er resultatet av et prosjekt, kan støttes av tolkninger basert på annen forskning.

(Thagaard 1998:170)

Jeg har intervjuet personer som både er underlagt en kommunal eller en statlig etat, og jeg intervjuet personer som står utenfor slike etater. Å ha informanter som ikke jobbet under en statlig eller kommunal etat anser jeg som positivt blant annet fordi de har kunnet svare mer fritt. Etter min vurdering har informantene som jobber i de to forskjellige kommune, til stor grad svart på en måte som er i tråd med det som står i kommunens plandokumenter. Jeg har forsøkt å være kritisk til denne tolkningen og sett etter andre mulige tolkningsmuligheter. Dette er noe av poenget med kvalitativ metode; å lete etter skjult mening.

Overførbarhet dreier seg om at de konklusjonene man gjør på grunnlag av forskning på ett sted, eller en gruppe kan overføres til å gjelde andre steder og for andre grupper. Det kvantitative begrepet for dette er generalisering. I følge Kvale innebærer dette en ”*begrunnet vurdering av i hvilken grad funnene fra en studie kan brukes som en rettleiding for hva som kan komme til å skje i en annen situasjon*” (Kvale 1997:161). Konklusjonene jeg trekker i denne oppgaven gjelder strengt tatt bare to byer sin planlegging av sykkelveier. Men det er allikevel en mulighet for overførbarhet, som utøves med forsiktighet, til andre bykontekster som har store likhetstrekk med de to byene.

En viktig målsetting med teoretisk orienterte studier er at tolkningen skal ha relevans ut over det enkelte prosjekt. Overførbarhet kan også knyttes til at tolkningen vekker gjenklang hos lesere med kjennskap til de fenomenene som studeres.

(Thagaard 1998:170)

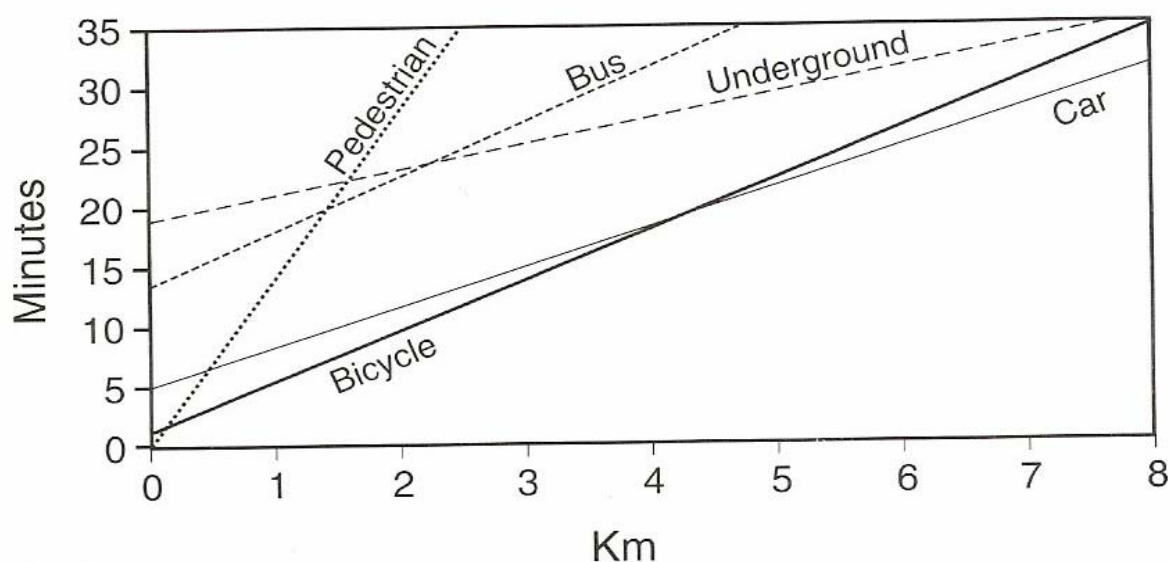
Jeg ønsker i min oppgave å si noe om hvordan planleggingen og prioriteringen har vært i Oslo og Uppsala, og dette kan ha mange likhetstrekk med hvordan det gjøres i andre byer. Flere av en rekke grunnleggende elementer som må være til stede for at Oslo og Uppsala skal kunne ha en vellykket utforming av sykkelveiene, må også være til stede i andre geografiske områder. Dette kan blant annet dreie seg om trafiksikkerhet, stedets økonomiske situasjon og hva slags prioritering som ligger til grunn for hva som til en hver tid er rådende satsningsområde. Jeg vil nå gå inn på en del av disse forutsetningene som jeg har diskutert i teoridelen av oppgaven.

6 Analyse

Formålet med denne oppgaven er å sammenligne planleggingen og tilretteleggingen for syklist i Oslo og Uppsala. Med utgangspunkt i de teoretiske perspektivene jeg har introdusert, skal jeg analysere intervjumaterialet. Jeg vil ta utgangspunkt i Hudson (1982) sine seks krav som må være til stede for at en by kan ha en vellykket sykkelinfrastruktur. Disse seks punktene har vært sentrale i andre byers planlegging av sykkelveier, og jeg vil undersøke om disse har vært tatt hensyn til i Oslo og Uppsala sin planlegging for sykkelveier.

6.1 Stort potensial for bruk av sykkel på korte avstander

Som jeg så vidt var inne på i kapitel 2 om bærekraftig utvikling, er det de korte bilreisene man først og fremst ønsker å erstatte med sykkelreiser. Som figur 6.1 viser, er sykkel et raskere transportmiddel enn bilen på de korteste reisene enn bilen. Det er først når man nærmer seg 5 kilometer, at det blir ”lønnsomt” tidsmessig å bruke bil framfor sykkel.



Figur 6.1 Tidsbruk med ulike transportmidler¹²

¹² Kilde: Bracher (1988), gjengitt i Tolley & Turton (1995:211)

Tolley (1997) mener at opptil åtte kilometer er en overkommelig sykkelavstand for størsteparten av befolkningen.

Most trips in urban areas are very short. For example in Britain, nearly 75 per cent of all journeys are under 8 km in length; nearly half are under 3.2 km and 30 per cent under 0.6 km. Even in the case of journeys undertaken by car, 60 per cent are under 8 km in length. These distances are easily cyclable by the vast majority of the population.

(Tolley 1997:10)

6.1.1 Fokus på korte reiser i Uppsala

Det er altså enighet blant planleggere og forskere om at det først og fremst er de korte bilturene som har potensiale til å bli sykkelturner. Det finnes et stort forbedringspotensiale for dette i Uppsala, og dette er noe man er klar over. Kommunens planleggere jobber med ulike løsninger for hvordan man kan få bilistene til å bruke sykkel i større grad. Det er her i likhet med i England et stort fokus på at forholdne må legges bedre til rette for syklistene hvis man skal kunne få til en slik overgang. I Uppsala har man tallfestet ulike mål, som de ser på som oppnåelige, for hvor mange flere turer som kan skje med sykkel i stedet for bil.

I första hand kan cykeln ersätta bilen vid korta resor. I Uppsala är 52 procent av bilresorna kortare än 5 km. Om man antar att 25 procent av dessa korta bilresor gjordes med cykel skulle det innebära att 16 000 bilresor ersattes av cykelresor.

(Uppsala kommun 2002:16)

For å kunne nå denne målsetningen, er det viktig for kommunen å ivareta og vedlikeholde de allerede eksisterende sykkelveiene. I tillegg ser kommunen etter nye løsninger for hvordan de kan videreutvikle byens sykkelveier, gjennom eksempelvis å bygge flere broer og underganger for syklistene og gående.

Uppsala har ett väl utbyggt cykelvägnät, men såväl trafiksäkerheten som ambitioner att öka cykelanvändningen kräver åtgärder för att åstadkomma fler sammanhängande, bekväma och säkra cykelförbindelser. En investeringsplan bör

upprättas som inom en tioårsperiod fullföljer ambitioner om cykelförbindelser mellan områden och viktiga målpunkter.

(Uppsala kommun 2006:2)

En utfordring ved at byen har et høyt ambisjonsnivå når det gjelder å få opp antallet syklist, er at det blir færre parkeringsplasser for biler, og butikker og varekjeder kan som følge av dette ønske å lokalisere seg i andre områder enn sentrum av byen. Uppsala er, som jeg har nevnt, en mindre by enn Oslo, og som følge av dette blir utkanten av byen langt nærmere sentrum enn hva som er tilfellet i Oslo. Dette gjør at sykkelavstanden fra sentrum til områdene hvor det legges store varesentre ikke er så lang. I Uppsala er det mulig å sykle fra sentrum til disse områdene, men det er tydelig at det først og fremst er lagt opp til bilkjøring. Sykkelveiene er dårligere i disse områdene enn hva som er tilfellet i mange andre deler av byen. Dette kan sees på som en naturlig konsekvens av at de butikkene som er lokalisert i slike områder, selger varer som er lite egnet til å frakte med seg på sykkel.

Kommunens politikere er klar over denne utviklingen, og ser på det som et problem at mange av innbyggerne blir ekskludert som følge av beliggenheten til mange av butikkene. Likevel ser det ut til at denne utviklingen vil fortsette i årene som kommer. Politikerne mener også at det å legge butikkene nærmere sentrum vil ødelegge prosessen med å få færre biler i sentrum, og i et helhetlig perspektiv er det etter deres oppfatning mer fordelaktig at de heller jobber med å få færre biler i sentrum enn å gjøre alle butikker mer tilgjengelige for hele byens befolkning. For å få til dette har det blitt politisk vedtatt at all biltrafikken skal utvikles på byens premisser. Dette innebærer blant annet at det skal være færre biler i sentrum, og at syklistenes vilkår skal bli prioritert.

De övergripande trafikplaneringsmålen enligt översiktsplanen för staden är att de gåendes villkor ska förbättras, att cykeltrafik ska ersätta en del av dagens korta bilresor, att kollektivtrafiken ska öka sin andel av det totala resandet, att biltrafiken ska ske på stadens villkor, att trafiksäkerheten ska ges ökad betydelse samt att trafikens miljöbelastning ska minska.

(Uppsala kommun 2006:5)

6.1.2 Fokus på korte reiser i Oslo

Også i Oslo har kommunens planleggere tatt utgangspunkt i at 5 km er en overkommelig distanse for de aller fleste å sykle. I likhet med Uppsala mener også planleggere i Oslo at det er et stort potensiale for å få flere reisende til å benytte seg av andre transportmidler enn bil når det er snakk om kortere reiser. Unni B. Lodden i Transportøkonomisk institutt (2002) har anslått, på bakgrunn av reisevaneundersøkelser som Statens vegvesen har bestilt, at nesten halvparten av alle reiser i Norge er under 5 km, så det finnes et enormt forbedringspotensial for å få flere til å bruke sykkel framfor bil.

Dersom man får bilførere til å velge sykkel på slike reiser, vil trafikksituasjonen endres. Det er beregnet å være potensial for å overføre en tredel av bilturer kortere enn 5 km til gange eller sykkel. Det vil i så fall føre til en økning i gang- og sykkeltrafikken med 35 %. Økningen vil kunne nå opp i 50 % når vi inkluderer overføring av reiser som bilpassasjer og kollektivreiser.

(Statens vegvesen 2003:20)

I likhet med Uppsala er det i Norge stor optimisme når det gjelder å få flere til å bruke alternative transportmidler på kortere avstander. I begge landene regner man med at rundt halvparten av reisene foretas gjort er under 5 km. Men salget av biler er stadig økende i både Norge og Sverige, så det er ikke gitt at en slik optimistisk analyse kan sies å være reell. Jeg vil videre i analysedelen peke på svar fra informantene som er mer pessimistiske til at man kan klare en slik økning med den planleggingen og politikken som i dag blir utført vedrørende sykkelveier.

6.2 Sykkeltrafikken må være integrert i øvrige transportplaner

Ifølge Mike Hudson (1982) må sykkeltrafikken må være integrert i de øvrige transportplanene for at et område skal kunne ha et vellykket hovedsykkelveinett. Dette er viktig for at man ikke kun skal få fragmenter av et sykkelveinett som ikke henger sammen med det øvrige nettet. Det er også viktig at sykkelveiene henger sammen slik at syklistene har god framkommelighet og kan ferdes på en sikker og effektiv måte. Hvis ikke sykkelveinettet henger sammen kan

man heller ikke si at sykkeltrafikken er integrert i øvrige transportplaner. Som jeg nevnte i innledningen av oppgaven blir syklistene i Norge definert til å være ”kjørende” på lik linje med bilister. De ferdes i samme områder som øvrig trafikk, og det er viktig at syklistenes behov for en sikker og effektiv vei blir ivarettatt på samme måte som for andre trafikantgrupper.

6.2.1 Oslos plan for utbygging av et hovedsykkelveinett

I Oslo har det i lang tid vært jobbet med å få til et slikt sammenhengende sykkelveinett. Den første planen for et slikt sammenhengende nett ble gitt ut i 1990 og het ”Hovedsykkelveinett i Oslo 1990. Handlingsplan”. Det ble gitt ut en revidert utgave av denne planen i 1998 kalt ”Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo”. I følge planen fra 1990 skulle hovedsykkelveinettet vært ferdig utbygd i 2001, men det ble raskt klart at dette målet ikke ville bli nådd. I den reviderte utgaven fra 1998 er det flere forhold som blir diskutert som årsak til at arbeidet med å ferdigstille planene til stadighet blir utsatt. En av de viktigste årsakene er at det ikke ble tatt noen beslutninger om hvem som hadde hovedansvaret for de ulike veiene, og hvordan kostnadene skulle fordeles. I følge denne planen skulle utbyggingen foregå i tre trinn, hvor det første trinnet omhandlet løsninger som fortausnedsenkning for at syklistene lettere skulle kunne integreres i den øvrige trafikken. Det andre målet handlet om bygging av anlegg med høy standard blant annet gjennom separate sykkelveier i indre by og separate gang- og sykkelveier i ytre by.

Målet om at andre trinn skulle ferdigstilles innen 2001 blir ikke nådd. Dette skyldes i hovedsak manglende økonomiske bevilgninger fra Oslo kommune og at kostnadene er blitt høyere enn forutsatt i 90-planen. Videre var det ikke avklart hvem som hadde utbyggingsansvaret.

(Oslo kommune 1998:3)

6.2.2 Vil målene bli nådd?

I forordet for planen fra 1998 står det at den største forbedringen knyttet til planen er at ansvarsområdene nå er definert. Målet var at sykkelveinettet skulle vært ferdig i 2008, men heller ikke denne gang klarer man å nå målet som er satt opp, og i ”Nasjonal transportplan 2006-2015” (2003) konkluderer Statens vegvesen med at 2015 er et mer sannsynlig mål.

I følge Trond Berget, som er leder i Syklistenes Landsforening, er en av hovedgrunnene til at det går sakte med arbeidet med å bygge ut sykkelveinettet, at biltrafikken som helhet i altfor stor grad blir prioritert. Han er pessimistisk med tanke på om dette sykkelveinettet noen gang kommer til å bli ferdig:

Det som kjennetegner hovedsykkelveinettet mest er at etter hvert år som har gått siden den ble vedtatt på begynnelsen av 1990-tallet, så har ferdigstillingen blitt utsatt med to år. Så hvis den trenden fortsetter så vil den aldri bli fullført. Mye av det skyldes manglende prioriteringer og manglende plankapasitet. Man bøyer unna for all verdens krav, og for eksempel så er det mange som mener at offentlig gategrunn skal brukes til privat bilparkering i stedet for trafikk. Det er motstridende, og det virker som beslutningstakere har mer sympati for at man skal bruke offentlig gategrunn til parkering i stedet for annen trafikk, og det har hindret og forsinket arbeidet veldig mye.

(Berget, intervju 2006)

For at sykkelplanleggingen skal kunne bli en integrert del av den øvrige transportplanleggingen, er det viktig at den prioriteres i større grad enn hva tilfellet er i dag. På spørsmål om hvordan sykkelveier blir prioritert i forhold til andre transportprosjekter svarer Berget: ”Veldig lav prioritering. Jeg kan ikke komme på noe i farta som har måttet gi tapt for et sykkelanlegg, så jeg vil si at det kommer nederst” (Berget, intervju 2006).

Det er ikke bare Trond Berget som mener at sykkelveier blir nedprioritert i forhold til andre transportprosjekter. Ove Hausvik jobber med planlegging av sykkelveier i firmaet Multiconsult, på oppdrag fra Oslo kommune, og har tidligere erfaring med slikt arbeid i Samferdselsetaten. Også Hausvik mener at det er prioritering av biltrafikk som må ta mye av skylden for at sykkelveinettet blir nedprioritert.

En ting er å ha en overordnet plan, en annen ting er å komme ned på detaljnivå når man skal diskutere fortausbredde og parkeringsplasser. Jeg synes sykkelprosjekt har en tendens til å bli prioritert til slutt nesten uansett.

(Hausvik, intervju 2006)

Erik Sivertsen, som nå jobber som innleid konsulent i Samferdselsetaten har tidligere skrevet hovedoppgave i samfunnsgeografi om tilrettelegging for sykkeltrafikk i ”indre” by i Oslo. Han peker også på at det er et spørsmål om prioritering om vi vil kunne få et ferdig utbygd sykkelveinett:

Når det kommer til stykket så faller det kanskje litt igjennom. Samfunnet prioriterer nok mange andre saker som viktigere innad i de ulike etatene. Det er alltid andre mer brennbare saker. Når det gjelder en sykkelplan så lar man mange andre saker få komme fram. Man skal ta hensyn til veldig mange andre interesser, som antikvariske interesser som veier tyngre. Dette kan kanskje synes litt snodig når sykkelveiene er med på å bidra til mange bra ting for samfunnet.

(Sivertsen, intervju 2006)

6.2.3 Utbygging av et hovedsykkelveinett i Uppsala

Også i Uppsala er målet at det skal finnes et helhetlig sykkelveinett, som er integrert i det øvrige veinettet. Målet med et sykkelveinett som skal dekke hele byen er nådd, men det er fremdeles mye arbeid som gjenstår før man kan betrakte sykkelveinettet som ferdig utbygd. Mens det i Oslo blir diskutert ulike strategier for å få på plass hovedveinettet, er det i Uppsala snakk om et mer finmasket veinett, der det i dag finnes rom for utbedringer. I Uppsala er det kun små stekninger og noen kryss som i dag oppfattes som trafikkfarlige, og hvor det ikke finnes tilfredstillende løsninger. Noe av det som gjenstår er å bygge flere broer over Fyriselven som deler byen i to, samt flere muligheter til å krysse jernbanelinjen og de store motorveiene. I tillegg til dette, ønsker man å få til nye løsninger der hvor sykkelveiene stopper og det ikke finnes gode alternativ. Göran Carlén, beskriver det på denne måten:

Det er noen ”halvdårlige” løsninger som forekommer. Det finnes jo eksempler på sykkelveier i denne byen som stopper på en utydelig måte, og i krysspunkter med andre gater så kan det være utydelig og litt farlig innimellom. Dette er noe vi jobber med.

(Carlén, intervju 2006)

Til tross for at byplanleggere og andre involverte i Uppsala mener at sykkelveiene kan bli bedre enn hva de er i dag, så er de kommet mye lengre i arbeidet med å bygge ut et helhetlig

hovedsykkelveinett enn hva tilfellet er i Oslo. Dette skyldes i stor grad at prioriteringen med å få sykkelveiene som en integrert del av den øvrige transporten er langt større i Uppsala enn hva den er i Oslo. I Oslo mener flere aktører at sykkelveier har en lav prioritering i forhold til andre transportprosjekter, og at de i mange tilfeller blir prioritert lavest av alle transportprosjekter. I Uppsala er tilfellet motsatt. Her er det en gjengs oppfatning blant informantene at sykkeltrafikk blir prioritert øverst, deretter kollektivtrafikk og til slutt biltrafikk. Dette gjelder også blant byens politikere. Niclas Malmberg representerer Miljöpartiet og bekrefter denne prioriteringen som også er gjeldende i Uppsala sin kommuneplan: *”Fra politikken sin side så er det veldig prioritert. Sykkeltrafikken er det som prioriteres øverst, deretter kollektivtrafikk og til sist biltrafikk”* (Malmberg, intervju 2006).

Problemet i Uppsala, er i følge Malmberg, ikke manglende vilje fra politikernes side, men at denne prioriteringen ikke alltid blir tatt hensyn til av byenes planleggere. *”Men jeg opplever at denne prioriteringsordningen ikke er blitt helt innarbeidet hos folk som arbeider med slike spørsmål. Det er ikke alltid de på gate- og trafikkkontoret har den samme forståelsen”* (Malmberg, intervju 2006). Dette blir bekreftet av Sven Ekman, som jobber på gate- og trafikkkontoret i Uppsala, og som de siste ti årene har hatt hovedansvaret for utbyggingen av sykkelveier i byen. Men han mener at det ikke skyldes at sykkelveier blir nedprioritert i forhold til andre transportprosjekter, årsaken er etter hans oppfatning at bemanningen er for liten, og at det blir for mye ansvar og arbeid på dem som i dag jobber der.

De økonomiske rammene avgjør jo hva vi bygger, og for øyeblikket har vi ganske godt med midler. Akkurat nå er det politiske viljen større enn hva vi klarer å bygge. Det henger sammen med at vi er dårlig bemannet her på kontoret. Vi har ikke fått noe mer personale.

(Ekman, intervju 2006)

6.2.4 Ulikheter i prioriteringen

I Norge har det fram til nå vært satset lite på å legge til rette for en god utbygging av sykkelveier, og sykkelveiene bærer preg av at det ikke er en helhetlig strategi som ligger bak utbyggingen. Hovedmålet til Oslo kommune når det gjelder sykkeltransporten er:

Oslo skal tilstrebe et lavest mulig transportbehov og mest mulig miljøeffektivt kollektiv- og transportsystem. Flest mulig reiser skal skje til fots eller på sykkel og bilens andel av transportarbeidet i Oslo skal søkes redusert.

(Oslo kommune 2004:23)

I motsetning til Statens vegvesen sine planleggingsdokumenter for sykkeltrafikk er det ikke noe tallfestet mål i Oslos kommuneplanen om hvor mange prosent man ønsker skal begynne å sykle, det står kun at det er ønskelig at det skal bli ”flest mulig”. Det er altså stor forskjell i hvordan sykkeltrafikken blir prioritert i de to byene, og hvordan sykkeltrafikken blir integrert inn i de øvrige transportplanene. I Oslo ser man at biltrafikken fortsatt har en sterk posisjon, og det skal mye til for at utbygging av sykkelveier blir prioritert foran utbygging av bilrelaterte prosjekter. Også antikvariske hensyn veier tungt når man skal planlegge for nye sykkelveiprosjekter. Dette er med på å gjøre at det utbygging av sykkelveier tar lang tid, og det er en vanskelig prosess hvis man som Berget i Syklistenes Landsforening sier må bøye unna for alle andre sine krav om hva byrommet skal brukes til.

I Uppsala er tilfellet det motsatte, her har sykkeltrafikken første prioritet. Som jeg har vist har alle informantene understreket sykkelens sterke posisjon i Uppsala, og dette er en prioritering som skal fortsette og styrkes de nærmeste årene. Problemet for Uppsala er ikke manglende politisk prioritering, eller at det mangler midler til utbygging av sykkelveier. I Uppsala er problemet at det ikke har klart å opprette nok stillinger hvor det arbeides med sykkelveinettet, og dette har ført til at utbyggingen av et detaljert finmasket nett fortsatt ikke kan anses som ferdig. Men ettersom det helhetlige hovedsykkelveinettet er ferdigbygget har de kommet lengre enn Oslo, og således har prioriteringene av sykkelveier i Uppsala vært høyere enn hva den har vært i Oslo.

6.3 Et nettverk av aktører med de samme grunnleggende ideene

Som jeg har vært inne på i kapitel 4, er det flere teoretikere som påpeker viktigheten av at det finnes et nettverk av aktører som jobber sammen for å fremme sykkeltrafikken. Et slikt nettverk burde bestå av både lokale, regionale og nasjonale aktører som har interesse av at forutsetningene for syklistene blir bedre, gjennom et sikrere og mer effektivt veinett. Poenget med et slikt nettverk er å dele kunnskap og erfaring slik at de samme feilene ikke blir gjort

flere steder. Man søker her å se på hva som har vært vellykket i et bestemt geografisk område, for å se om disse strategiene lar seg overføre til et annet område. Det finnes mange eksempler på at slike nettverk har vært vellykket, blant annet i Nederland og i Danmark har man vært bevisst på dannelsen av slike nettverk i mange år allerede, og ulike byer har kunnet dratt nytte av hverandres kunnskap og erfaringer. I Danmark og Nederland har nettverkene bestått av byer og planleggere med god kompetanse og erfaring med planlegging av sykkelveier. En måte å utveksle erfaring på, er å arrangere studieturer til områder hvor man anser at det finnes et godt utbygd sykkelveinett. Her kan planleggere utveksle erfaring om det som har gjort at et område har hatt suksess i form av økt sykkelbruk, også kan overføres til andre områder.

6.3.1 Uppsala sin satsning på nettverk

I Uppsala er det blitt gjort lite for å danne slike nettverk. Byen har gjort mange av de samme overordnede byplanleggingsgrepene som har vært gjort i mange andre svenske byer, men det har aldri blitt opprettet et aktivt nettverk hvor man utveksler erfaringer om sykkelveier. En av årsakene til dette er at antall personer som jobber med sykkelveier er lavt, noe som har medført at de som jobber med dette allerede har mer enn nok å gjøre. Å jobbe i et nettverk og holde kontakten krever mye tid, noe som har vært en mangelvare i Uppsala de seneste årene. Sven Ekman er den personen som har jobbet mest med slike spørsmål, og han har erfaring med sykkelveiplanlegging fra andre byer som Stockholm og Västerås. Han har fortsatt kontakt med planleggere fra disse byene, men utover det er det minimalt nettverksamarbeid.

Jeg har bra med kontakter i mange andre deler av landet. Etter å ha jobbet med dette i mange år har jeg fått god kontakt med mange andre byer hvor vi hjelper hverandre med å forme standarder og utvikle ulike strategier om sykkelveiplanlegging. Vi har møter, konferanser og kurs hvor det foreleses. Jeg har også jobbet litt på det nasjonale nivået blant annet som representant for det svenske kommuneforbundet.

(Ekman, intervju 2006)

I Uppsala kan man slå fast at det ikke finnes et nettverksamarbeid som er bra nok. Til tross for at Ekman har opparbeidet seg mange personlige kontakter gjennom å ha arbeidet med sykkelspørsmål i mange år, kan man ikke si at dette er et velfungerende nettverk. Dette er

ikke et formelt samarbeid, og det inkluderer ikke andre i Uppsala enn ham selv enn han selv. De andre informantene bekreftet dette og sa at de ikke viste om det fantes et slikt nettverk.

6.3.2 Oslo sin satsning på nettverk

I forbindelse med Statens vegvesen sin transportplan ”*Nasjonal sykkelstrategi –trygt og attraktivt og sykle*” fra 2003 ble det opprettet et sykkelnettverk som består av ulike aktører som ønsker å fremme syklingen i Norge. Disse aktørene er blant annet Statens vegvesen, Kommunens Sentralforbund og Syklistenes Landsforening. Strategien ble til etter at Stortinget ba Regjeringen om å utarbeide en nasjonal sykkelstrategi hvor målet er at det blir tryggere og mer attraktivt å sykle. Nettverket, som er blitt dannet på bakgrunn av dette, heter ”Sykkelby”, og er åpent for alle kommuner og fylkeskommuner som ønsker å delta. Gjennom å samle deltakere til konferanser og studieturer, ønsker man å heve den generelle kompetansen i planlegging av sykkelveier. Man ønsker også at det skal finnes et kontor hvor de ulike kommunene og fylkeskommunene skal kunne henvende seg i sitt daglige arbeid. Ideen er å videreføre kompetansen som finnes i ett område til et annet.

Målene til sykkelbynettverket er oppsummert på deres hjemmeside:¹³

- *Heve kompetansen vedrørende tilrettelegging for sykling i de deltagende byer og tettsteder*
- *Informere om og tilrettelegge aktuelle virkemidler for satsingen på sykkeltrafikk (sykkelveginspeksjoner, sykkelregnskap, ATP-modellen for sykkelplanlegging, sykkelhåndboka m.m.)*
- *Markedsføre tiltak og formidle erfaringer fra deltagende byer og tettsteder*
- *Fremme Statens vegvesens rolle som pådriver for økt bruk av sykkel ved å spre kunnskap om sykling og sykkeltiltak til kommuner, kollektivtrafikknæringen, arbeidsgivere og andre*
- *Bidra til at deltagende byer som ønsker å satse på sykkel som transportform får nødvendig faglig oppfølging.*

¹³ <http://www.sykkelby.no/forsidebannere/114>

I Norge har man altså kommet langt i arbeidet et nettverk, bestående av aktører på ulike beslutningsnivåer og fra både offentlig sektor og sivilsamfunnet, som skal ha som mål å spre informasjon og kompetanse. Ifølge Trond Berget i Syklistenes Landsforening som er en av aktørene i nettverket, er det imidlertid enda for tidlig å si om dette er et velfungerende nettverk. Nettverket må utvikles og etableres før man kan si noe om hvor stor betydning det vil få for det videre planleggingen og utbyggingen av sykkelveier i Norge.

6.4 Vektlegging av den samfunnsøkonomiske nytten av å sykle

Som jeg viste i kapittel 4 er to av de viktigste argumentene for å få flere til å begynne å sykle forbedret helse og de miljømessige fordelene. Til tross for at det er en stor helsemessig gevinst ved å satse på utbygging av sykkelveier, og at man er klar over dette i Norge, kan det synes som at dette argumentet ikke blir bruk i stor nok grad. Trond Berget i SLF mener at dette er et argument som brukes for lite i planleggingen av sykkelveier.

Det har jo vært med i regnestykket for nyttekostnadsanalyse for utbygging av sykkelanlegg, men jeg opplever jo at man ikke har tatt inn over seg hvilke gevinster som ligger der. For hvis man bevilget de 18 milliardene så hadde man fått en gevinst på 50-60 milliarder. Noe av problemet er at gevinsten er på helsesiden, ikke på veisiden, så de pengene som bevilges i et departement, kommer som inntekt i et annet departement. Helseargumentet er jo mye viktigere enn miljøargumentet, jeg ser på konferanser at dette får mer og mer fokus.

(Berget, intervju 2006)

I Uppsala er man også opptatt av denne helsemessige gevinsten, og det kan synes som om man har kommet noe lengre her når det gjelder å bruke dette som et aktivt argument for at det skal bevilges mer penger til utbygging av sykkelveier. Både Malmberg og Carlén sier at dette er et argument som brukes mye, både i forbindelse med politiske vedtak, og den generelle oversiktsplanleggingen. Ekman i gate og trafikkkontoret er enig i at argumentet brukes mye, men hevder samtidig at den generelle utviklingen i samfunnet går mot at man ønsker å bevege seg minst mulig.

Vi lever jo et veldig bekvemt liv og sykling er en god måte å holde seg aktiv. Det er altfor lite muskelkraft i forhold til motorkraft som blir brukt. Vi bruker heis når vi skal opp i en bygning og bil når vi skal røre oss på en vei.

(Ekman, intervju 2006)

For at man i det hele tatt kan ha ambisjoner om at flere går over til å sykle er det tydelig at den helsemessige gevinsten ikke holder som argument. Det er nødt til å være en infrastruktur på plass som er tilfredstillende for brukerne, og dette innebærer at det må finnes veier som oppfattes som sikre og effektive.

6.5 En sikker og effektiv reise

I følge Hudson (1982), Jansson (1996) og Jacobsen (1994) man nødt til å tenke annerledes når det planlegges for sykkelveier enn for bilveier. Et av de viktigste virkemidlene man kan bruke for å få flere til å begynne å sykle er at det lages sikre og effektive veier for syklistene. Hvis syklistene føler seg utrygge eller at man må kjøre store omveier for å komme til sin destinasjon, velger man heller andre former for kommunikasjonsmidler. Hvor sikre og effektiv sykkelveiene gjøres henger sammen med hvor mye midler som blir avsatt til å bygge nye og attraktive sykkelruter. Det har de senere årene vært en positiv bølge i både Sverige og Norge når det gjelder bevilgninger til sykkelveier. Politikere og media har vært med på å skape debatt om emnet, og det virker som en satsning på miljøvennlige alternativ til bilkjøring har en sterkere posisjon enn hva det har hatt tidligere.

6.5.1 Oslo sin satsing på en sikker og effektiv reise

”Forholdene for syklistene i Norge er ikke alltid tilfredsstillende. Tilbudene mangler mange steder, er oppstykket eller dårlig utformet” (Statens vegvesen 2003:3). Til tross for at problemene er dokumentert og analysert, er det allikevel langt fram til at problemet blir løst. At tilbudet er oppstykket eller dårlig utformet, er noe som i aller høyeste grad gjelder for Oslo. Ett eksempel er Torggata i sørgående retning hvor syklistene blir overlatt til seg selv etter å ha syklet et lengre strekk på sykkelveier. Siden begynnelsen av 1990-tallet har det vært konkrete planer for hvordan man skal kunne løse dette problemet, med forslag til et helhetlig hovedsykkelveinett som den viktigste satsningen.

Et av Samferdselsetatens viktigste satsningsområder er å gjøre Oslo mer framkommelig for innbyggerne. Dette omfatter ikke bare syklist, men også fotgjengere, rullestolbrukere og kollektivtrafikken. I Samferdselsetatens strategiske plan for 2005-2007 blir framkommelighet satt opp som det viktigste satsningsområdet. I tillegg til framkommelighet er også miljø, trafiksikkerhet og brukertilfredshet viktige satsningsområder. Dette kommer også til syne i ”Forslag til helhetlig sykkelstrategi for Oslo 2005-2015” hvor delmålene er:

- Øke framkommeligheten for syklist innen 2015
- Risikoen for å bli drept eller varig skadd i veitrafikkulykker skal ikke være høyere for en syklist enn for en bilist innen 2015.
- Andelen sykkelreiser skal øke med 50 % fra dagens nivå innen 2015

(Oslo kommune 2004:5)

I motsetning til Oslo sin kommuneplan er det i Samferdselsetaten sin plan, i likhet med Statens vegvesen sine planer, tallfestet hva slags målsetning man har for antall syklist. Dette er i tråd med de målsetninger som Statens vegvesen har satt opp for å få en større del av befolkningen til å sykle som jeg tidligere har vist til. I tillegg til punkter om et sikkert og effektivt veinett, blir det i Statens vegvesen sin transportplan også satt som et mål at sykkeltrafikken skal prioriteres foran eller på lik linje med biltrafikken. De fire hovedpunktene for å gjøre det tryggere og mer attraktivt å sykle er at:

- sykling føles trygt for den enkelte, spesielt må foreldre føle at barns skoleveg er trygg
- man ved å sykle følger korteste rute, og at man kommer nærmere målet enn med bil
- sykkeltrafikk blir prioritert foran eller på linje med bil på offentlig veg- og gategrunn og i kryss
- tilgjengelighet og parkering for sykler gis prioritet ved kjøpesentra og kollektivknutepunkter

(Statens vegvesen 2003:7)

Krav om en effektiv og sikker sykkelvei er noe som er godt innarbeidet i norske planleggingsdokumenter, men det er allikevel flere forhold som gjør at disse kravene ikke blir godt nok fulgt. Dette er et økonomisk spørsmål og et spørsmål om kompetanse. Som med

andre politiske spørsmål, er det også her snakk om hvilken prioritering de ulike sykkelveiprosjektene har. Aslaug Vassbotn i Samferdselsetaten sier at:

Det er jo prioriteringa. Hvis man hadde hatt ubegrenset med midler så kunne man lagd enda sikrere veier. Det er jo litt sammenheng mellom økonomi og sikkerhet. Men vi bygger jo aldri noe vi føler er trafikkfarlig, vi bygger aldri noe som lager flere situasjoner som er trafikkfarlige.

(Vassbotn, intervju 2006)

Hun understreker at det er en bedre satsning på sykkelveier i Oslo enn det har vært på lenge, men mener allikevel at det er rom for forbedringer. Ove Hausvik er inne på det samme i sin vurdering av hvor sikre og effektive veiene i Oslo er:

Når det bygges så er dette i tråd med det som er planlagt, og sikkerheten er viktig. Det som er problemet er ikke økonomien, problemet er prioriteringen av andre trafikkantgrupper. Grunnen til at det ikke er sikkert for syklister er ikke at det ikke er nok penger. Man skal ha kollektivtrafikk, man skal ha parkeringsplasser osv. Det går ikke på det økonomiske. Å bygge nye sykkelveier er ikke så utrolig kostbart pr. løpemeter.

(Hausvik, intervju 2006)

I likhet med at sykkelveier ikke alltid blir prioritert i andre transportplaner, er det også et prioriteringsspørsmål å få til sikre og effektive veier for syklistene. I Oslo er trafikkbildet mer komplisert enn hva som er tilfellet i Uppsala, og dette medfører at man oftere kommer i konflikter med andre trafikantgrupper når man skal bygge ut sykkelveinettet.

Trond Berget trekker også fram manglende kompetanse på området når det gjelder å lage sikre og effektive veier.

Dessverre så bygges det veier for millioner som har dårlig utforming. Selv om man burde vite langt bedre så bygges det veier som er dårlig utformet. Det bidrar ikke til at folk sykler. Hvis man ser på det i et større perspektiv så er det ikke syklistene det bygges sykkelveier for. Det er bilistene det bygges for slik at bilistene skal oppleve at sykkelene har et alternativt transportmiddel, slik at det skiftes fra bil til

sykkel. Man må ta utgangspunkt i hvilke virkemidler som skal brukes for å øke sykkelbruken, de ivrigste syklistene sykler allikevel.

(Berget, intervju 2006)

Berget mener også at det har vært en positiv utvikling de seneste årene, og at det bevilges mer penger enn før, men ett av hovedproblemene er ifølge ham at det er for få av dem som tar hovedbeslutningene som selv sykler aktivt.

Et vesentlig problem er at de som tar de tunge beslutningene kan altfor lite. Det er alltid en representant som har god kunnskap, men i snitt har de altfor lite greie på sykkeltrafikk fordi veldig mange av dem sykler ikke. De har ikke syklet siden de var unge og de har ikke greie på hvilke virkemidler som skal til. De tror at når de har bevilget penger til gang og sykkelveier så har de gjort jobben sin, men da har jo jobben så vidt påbegynt.

(Berget, intervju 2006)

Erik Sivertsen mener også at det er en svakhet at planleggere og beslutningstakere ikke selv sykler. Han trekker i sin hovedoppgave fra 1999 fram dette som en av årsakene til at planen om et helhetlig sykkelveinett fra 1990 ikke ble bygd ferdig. Ettersom beslutningstakerne ikke selv sykler, har de mindre forutsetninger til å si noe om syklistenes behov. Dette har resultert i halvferdige løsninger og at sykkelveiene har dårlig standard. Slike halvferdige løsninger er med på å gjøre at sykkelveinettet blir brukt feil, som følge av misforståelser, eller at det ikke finnes et sammenhengende nett.

Det er større forståelse overfor bilisters behov i trafikken enn syklisters, derfor tas det mer hensyn til disse ved vegutformingen. Derfor blir de valgte løsninger som oftest ikke de beste for det samlede behov til alle deltakerne i trafikken. Det er slik i Norge fordi det spesielt er mangel på læring eller forståelse for sykkeltrafikkens behov.

(Sivertsen 1999:101)

Det som Sivertsen her poengterer er viktig. Ettersom det tas mer hensyn til bilistenes behov vil syklistene lide under dette. Hvis det hadde vært mer fokus på syklistenes behov, ville det

vært tryggere for Oslos syklister å ferdes i trafikken. Jeg vil komme nærmere inn på dette senere i analysen, når jeg tar opp viktigheten av å ivareta syklistens perspektiv.

6.5.2 Uppsala sin satsning på en sikker og effektiv reise

I den siste reviderte oversiktsplanen for Uppsala by som kom ut i 2002, framtrer det tydelig hvilken rolle sykkeltrafikken har hatt, og hvilken rolle kommunen ønsker at den skal ha i framtiden. Kommunen ønsker for framtiden at enda flere reiser skal bli foretatt ved hjelp av sykkel, og arbeider kontinuerlig med å øke antall reiser med sykkel. Kommunen har som overgripende mål at trafikken skal skje ”på byens vilkår”, og med dette menes at biltrafikken skal tilpasses den øvrige trafikken og da i særlig grad de myke trafikantene. Ett av tiltakene som har vært foreslått for å få et mer trafiksikkert miljø og mindre forurensning, er å planlegge for et bilfritt sentrum. Dette er ikke gjennomført til nå, men det er innført en høy parkeringsavgift for biler som ønsker å kjøre inn til sentrum av byen. Dessuten er det få parkeringsplasser ute i gatene. I stedet for å legge til rette for parkeringsplasser i gatene har det blitt bygget flere parkeringshus hvor prisen for å parkere er høy, en tendens som man også har sett i mange andre byer.

En av årsakene til at Uppsala har hatt en stor suksess med sin satsning på sykkelveier er at det bygges sikre og effektive løsninger. Det helhetlige nettet er ferdigbygd, og det jobbes nå med nye løsninger for at det finmaskede sykkelveinettet skal få bedre og mer trafiksikre løsninger. Ved å prioritere sykkeltrafikken høyest, deretter kollektivtrafikken og til sist biltrafikken, har Uppsala kunnet lage et sykkelveinett som gjør at brukerne får et langt mer effektiv reise enn hva bilistene har.

I bykjernen er det lagt opp til mange enveiskjørt gater for biltrafikken, noe som gjør at syklistene kommer seg raskere fram enn hva bilistene gjør. For at syklistene skal føle seg trygge på at reisen skal blir mest mulig effektiv, arbeides det etter blant annet følgende retningslinjer:

- *Cykelbanor bör ligga i öppen terräng och i visuell kontakt med gator/vägar eller bebyggelse.*
- *Ved planering och utformning av tunnlar ska tryggheten särskilt beaktas.*
- *Cykelbanor utmed gator ska av trafiksäkerhetsskäl om möjligt vara enkelriktade.*

- *Kantsten i overgangen mellom sykkelbana och körbana ska ej vara hinder för cyklisten.*
- *Trafiksignaler ska programmeras så att cyklisterna automatiskt har grönt när parallellt löpande biltrafik har grönt.*

(Uppsala kommun 2002:77)

I likhet med i Oslo ser man at tryggheten for sykklistene er meget viktig i planleggingsarbeidet. Det som er den store forskjellen mellom Oslo og Uppsala er at det helhetlige hovedsykkelveinettet er ferdig utbygd. Dette gjør at arbeidet med å forbedre sikkerheten for sykklistene foregår mer på detaljplan i Uppsala enn hva som er tilfellet i Oslo. I Oslo jobbes det med å få det helhetlige sykkelveinettet på plass, og dette prioriteres naturlig nok mye, mens det i Uppsala allerede er ferdigbygd og man kan konsentrere seg om løsninger på det finmaskede nettet som gjør sykklisterenes hverdag enklere. Samtlige informanter i Uppsala synes at det var samsvar mellom de økonomiske midlene som blir gitt til å bygge sykkelveier, og sykklisterenes behov om å ha sikre sykkelveier. Ekman sier at det de siste seks årene har blitt lagt mer vekt på å bygge trafikksikre veier i Uppsala, og det har blitt satt av mer penger enn tidligere til dette. ”Om vi får holde på med det investeringsvolumet som vi har nå, om den står seg et antall år framover så tror jeg at vårt sykkelnett kommer til å bli ganske bra” (Ekman, intervju 2006).

6.6 Sameksistensen mellom sykklister og bilister

Som jeg har vist har både Uppsala og Oslo en politisk ambisjon om at flere innbyggere skal begynne å sykle. Et satsningsområde for å få til dette er at det er et godt samarbeid mellom sykklister og andre typer av trafikanter. Dette gjelder spesielt et samarbeid med bilister og sykklister ettersom det mellom disse trafikantgruppene kan oppstå mange konflikter. Som jeg var inne på i kapittel 3, kreves det ikke noen form for formell opplæring før man sykler i trafikken. Dette gjør at sykklister, som blir betraktet som kjørende, ikke alltid har den nødvendige kunnskapen om hvordan man skal forholde seg i trafikken. Dette gjelder både hvordan man forholder seg til andre kjøretøy, og hvordan man tolker trafikkreglene.

Mangelfulle grunnleggende kunnskaper om eksempelvis vikepliktsregler og hvor man skal ligge i kjørebane, kan være med på å skape farlige situasjoner som kan ende i ulykker. Det er

til stadighet debatter i avisene, både Oslo og Uppsala, mellom bilister, syklister og fotgjengere om hvem som er den største syndebuggen. Problemet med å være syklist er man kommer i en slags mellomposisjon mellom å være gående og syklende. Selv om man pr. definisjon er kjørende, er det alle som ikke er klar over dette, og hva det egentlig innebærer.

6.6.1 Konflikter mellom trafikantgrupper i Oslo

I Oslo representerer fortaussykling et faremoment. Problemet for bilister er at man ikke rekker å reagere når en sykkel kjører ned fra fortauet og ut i bilbanen, og dette har resultert i mange ulykker. Et annet stort problem i Oslo er at det ofte er ”systemskifter” i trafikken. Dette innebærer at syklistene må være ekstra oppmerksomme på hva slags vei de befinner seg på. Overgangene mellom gang- og sykkelveier og sykkelfelt i gaten er ikke alltid like bra merket, noe som kan være med på å skape problemer for syklistene.

Noe av problemet er at veisystemet ikke er i tråd med regelverket. Spesielt når du sykler. Skilting, oppmerking og utforming er motstridende i forhold til regelverket. Det er ikke konsekvent. Det gjør at det blir mye rar adferd, så det er et problem. Det er ofte en fordel å sykle i kjørebanelen og ikke på sykkelveiene. Også sikkerhetsmessig for da har man samme rettigheter som bilene. Problemet er at man slår syklistene og fotgjengere sammen, men det er veldig stor forskjell på dem, særlig i byområder hvor sykkelen i mange tilfeller holder samme hastighet, eller nesten samme hastighet som bilene, mens de er fire ganger så raske som fotgjengerne, så da blir det feil å blande gående og syklende.

(Berget, intervju 2006)

Et problem for sykkeltrafikken i Oslo som flere av informantene nevner er at trafikkregler ofte blir brutt av syklistene. Dette kan tyde på at det ikke finnes en god ”sykkelkultur” i Oslo. Med sykkelkultur mener jeg her uskrevne regler og normer for hvordan syklister håndterer møtet med andre trafikanter, og hvordan de forholder seg til trafikkreglene. Alle informantene jeg har pratet med i Oslo har på spørsmål om sameksistensen til syklister og bilister i trafikken trukket inn problemer vedrørende fortaussykling. I tillegg til dette har de også påpekt at de selv har opplevd at mange syklister ikke følger trafikkreglene, og at kjøring mot rødt lys er noe av det de selv har sett ofte. ”Jeg synes det er mye dårlig adferd. Det kan han sammenheng med tilbudet å gjøre” (Sivertsen, intervju 2006).

I Oslo skyldes nok mye av denne ”dårlige” adferden blant annet at tilbudet for syklist er veldig varierende i store deler av byen. Ettersom man hele tiden må være oppmerksomme på systemskiftene, fordi det ikke finnes et helhetlig hovedsykkelveinett, skapes det mange farefulle situasjoner. Syklistene som ønsker å komme seg raskt fram, tar ofte store sjanser i trafikken, og dette kan være med på å skape vanskeligheter og farlige situasjoner både for bilister, syklist og fotgjengere. ”Jeg har lagt merke til der det er gode anlegg og god sykkeltrafikk, så merkes det en endring i adferden” (Hausvik, intervju 2006). Ved å bygge ferdig hovedsykkelveinettet, kunne disse problemene vært løst ved at det ikke oppstår like mange farefulle situasjoner mellom bilister og syklist.

Jeg har inntrykk av at det er litt konflikter mellom bilister og syklist. Men det som ofte blir sagt er at siden syklistene har relativt dårlig tilrettelegging, og også litt sånn uklart regelverk så blir også adferden litt rar. Det er for eksempel lov til å sykle på fortau, det gjør at syklistene hopper opp og ned fra fortauene. For å forsere en kø og for å komme fram. Det provoserer nok en del i trafikkbildet. Det er også en konflikt med fotgjengerne. Hvis vi velger en sykkelvei med blandet trafikk, så har vi jo absolutt en potensiell konflikt mellom to ulike transportgrupper.

(Gultvedt, intervju 2006)

Det er enighet blant informantene i Oslo at ved å skape et helhetlig hovedsykkelveinett kan mange av disse problemene bli langt mindre enn hva som er tilfellet i dag. Men å få til en god sykkelkultur er ikke noe som går av seg selv. Som jeg viste i eksemplet fra Nederland, med ”The Bicycle Master Plan” i kapittel 4 må det gjøres mye på planleggingssiden selv om andre forutsetninger er til stede. Det er blant annet nødvendig at politikerne må vise stor velvilje og at investeringene står i stil med målsettingene.

6.6.2 Konflikter mellom trafikantgrupper i Uppsala

Når det gjelder sameksistensen mellom biler og syklist, så har det også i Uppsala vært en del konflikter. Man har ikke problemer mellom fotgjengere og syklist på fortauet, slik det er i Oslo ettersom sykling på fortauet er forbudt i Sverige. Men det er andre typer av konflikter som kan oppstå ved at det er så mange som benytter seg av sykkel.

Det er et spredt oppfatning her i byen at syklist oppfører seg om loven ikke gjelder for dem. Det er mange unge syklist som kjører veldig fort i områder hvor det ferdes mange mennesker, og ofte har de ikke lys på sykkelen når det er mørkt. Mange bilister, særlig i sentrale deler av byen, oppfatter syklistene som en trussel. De er redd for at det skal komme en syklist i stor fart ut fra en sidegate. De synes det er ubehaglig med alle syklist som svermer omkring fordi det er jo veldig mange syklist her i byen.

(Ekman, intervju 2006)

I Uppsala har man klart å unngå mange av konfliktområdene som Oslo har problemer med mellom fotgjengere og syklist. En av grunnene til dette er at det ikke er tillat for syklist å sykle på fortau, noe som gjør at man ikke har de samme konfliktenes med fotgjengere som man ellers ville hatt. Allikevel finnes det også som Ekman påpeker andre typer av konflikter mellom disse trafikantergruppene, dette gjelder særlig i områder hvor det ferdes mye mennesker. Som jeg har vist, er syklistenes posisjon annerledes i Oslo enn hva den er i Uppsala, og dette gjør at syklisten har dårligere vilkår. Ved lav prioritering av syklist i planarbeidet, blir det vanskelig å finne tilfredstillende løsninger hvor syklisten har mulighet til å ferdes i trafikken. Dette gjør at fortauet ofte er det eneste alternativet, noe som kan skape konflikter med fotgjengere. I tillegg skapes det farlige situasjoner når syklistene kjører ned fra fortauet og ut i veibanen. Bilister rekker ofte ikke å reagere når dette skjer, ettersom syklisten er lite synlige på fortauet, og fordi syklist har en tendens til å gjøre "ulovlige" valg for å komme seg raskt fram.

6.7 Vedlikehold og nye løsninger for sykkelveinettet

Hudson (1982) trekker fram viktigheten av at man hele tiden må se etter nye løsninger når man bygger ut sykkelveinettet. Det holder ikke å bygge ferdig en planlagt vei og så si seg fornøyd med det. Bygging av sykkelveier er en kontinuerlig prosess, og det dukker stadig opp nye forhold som gjør at man må se på de eksisterende sykkelveiene og vurdere om man må lage nye løsninger. Det er også viktig å vedlikeholde de eksisterende veiene og sørge for at syklistene har gode forhold hele året. For at det i det hele tatt skal være mulig å sykle året igjennom, er det en forutsetning at veiene blir ryddet for snø, is, grus og sand for at man skal

kunne benytte seg av veiene. Dette er også nødvendige forutsetninger for biler, men sykler er langt mer utsatt enn hva biler er.

6.7.1 Prioritering av vedlikehold i Uppsala

I innledningen av oppgaven viste jeg tabellene 1.1 og 1.2 gjennomsnittelige temperaturer og nedbørsmengder for henholdsvis Oslo og Uppsala. Her framgår det at både temperaturene og nedbørsmengdene er relativt like for de to byene. Allikevel er det stor forskjell i hvordan man ”drifter” sykkelveiene. Uppsala er, som jeg har nevnt, en typisk studentby, noe som er med på å sette sitt preg på byen. De mange studentene i byen er med på å forklare hvorfor andelen av syklistene er langt større enn hva den er i andre byer, men dette framstår ikke som den eneste viktige forklaringen, særlig når man tar i betraktning at Uppsala har mange helårssyklistene. En annen viktig grunn er at det legges stor vekt på at syklistene skal ha optimale forhold, hele året.

Jeg har aldri hørt noen diskutere at vi har et bra klima, eller dårlig klima og derfor burde vi, eller burde vi ikke bygge sykkelveier. Det er ikke noe spørsmål i det hele tatt.

(Ekman, intervju 2006)

I følge Ekman har altså klimaet ingenting å si i selve planleggingsarbeidet. Også Niklas Malmberg mener at forutsetningene for å være helårssyklist i Uppsala er de aller beste: ”Det er jo prioritert at sykkelveier skal være strødd og at det skal være gode forhold også på vinteren. Sykkelveiene skal brøytes og strøs før bilveiene” (Malmberg, intervju 2006). Dette er et konkret eksempel at syklistene prioriteres foran bilistene.

6.7.2 Prioritering av vedlikehold i Oslo

Målet i Oslo er det samme som i Uppsala, at syklistene skal ha et godt tilbud året igjennom.

Vi har jo et mål om å få et sykkelveinett uavhengig av klimaet og topografien. Vi ønsker jo å brøyte sykkelveinettet vårt om vinteren, så vi planlegger jo for at det også skal sykles på vinteren.

(Vassbotn, intervju 2006)

Dette målet blir også slått fast i ”Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo”, hvor det er mye fokusering på at vedlikehold av sykkelveier, særlig om vinteren, er helt nødvendig hvis man ønsker at flere skal benytte seg av sykkel.

Det er viktig at det gjennomføres en tilfredsstillende drift/vedlikehold av alle hovedsykkelveitrasèer. Dette har betydning for forhold som sikkerhet, framkommelighet og komfort. Mange av sykkelulykkene kan relateres til manglende drift/vedlikehold. [...] Det er viktig at drift/vedlikehold av eksisterende sykkelanlegg prioriteres like høyt som etablering av nye. De økonomiske bevilgningene til drift/vedlikehold (spesielt kommunale gang-/sykkelveger) har vært for lave og bør økes.

(Oslo kommune 1998:12)

Selv om målet til Oslo kommune er at det skal være mulig å sykle året, rundt er det ikke alltid slik at dette er mulig. Hausvik mener at drifting av sykkelveinettet blir nedprioritert på samme måte som utbygging av sykkelveinettet blir nedprioritert.

Det er en tendens til at det blir nedprioritert. Snorklipping er mye mer populært enn vedlikehold. Det er mye mer populært for en politiker og bruke mangfoldige millioner på et anlegg, enn å fikse opp i det som allerede er der. Det bygges gjerne anlegg som er billig å drifte, det skal kunne brukes en stor brøytetraktor når det skal måkes. Man kan ikke bygge sykkelveier med snedige smådetaljer slik man ser mange eksempler på i andre land. Den letteste måten å se hvilke sykkelveier som er statlige og hvilke som er kommunale er å se hvor bra de er brøytet.

(Hausvik, intervju 2006)

Problemer tilknyttet å bruke sykkelveiene som snødeponi er noe som har eksistert i mange år, og det ser ikke til at det har blitt noen bedring de senere årene. Det kan synes som om det er den manglende kompetansen blant beslutningstakerne som må ta mye av skylden for dette. Hvis man selv ikke sykler hele året vil det være vanskelig å sette seg inn i de problemene som skapes ved store snøfall for syklistene. Det hjelper lite at man har som mål at det skal være mulig å sykle året igjennom hvis det ikke blir avsatt nok penger til drift- og vedlikeholdsarbeidet.

6.8 Viktigheten av å ivareta sykkelperspektivet

Det siste prinsippet som Hudson (1982) har med i sin liste over ting som må være til stede for at en by skal kunne ha et velfungerende sykkelveinett, er at ”sykkelperspektivet” må ivaretas. Sykkelen har andre forutsetninger enn andre transportmidler, ettersom den er langt mer utsatt for ytre forhold som vær, vind og føre. Jeg har tidligere pekt på mange forhold tilknyttet vedlikehold av sykkelveier som er essensielt for at det skal være mulig å benytte sykkelen året rundt, men det er også andre forhold som gjør at sykkelen er særlig utsatt. Ett av disse forholdene er at brukere av sykkel er langt mer utsatt for ulykker enn hva bilførere er.

Ett annet aspekt ved å ivareta sykkelperspektivet er at syklistene ikke kan sees på som en homogen gruppe som har de samme preferanser for hva som må være til stede for at man skal kunne foreta en sikker og effektiv reise. Barn og unge har andre behov enn hva voksne som reiser til og fra arbeidsplass eller skole. I tillegg finnes det mange sykkelbrukere som kun sykler som en form for trim, eller rekreasjon.

6.8.1 Oslos satsning på en gruppe av syklistene

I Oslo har det i mange år vært satset på én type syklistene: ”Transportsyklisten”. Dette begrepet dukket opp på 1990-tallet og blir i ”*Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo*”, beskrevet på denne måten:

Utbygging av et hovedsykkelveinett i Oslo vil primært dekke behovene til transportsyklistene. Transportsyklistene defineres som de syklistene som først og fremst skal fort fram til skole og arbeid, og som i hovedsak består av ungdom og voksne yrkesaktive personer.

(Oslo kommune 1998:3)

At transportsyklistene ønsker å komme seg raskt fra et sted til et annet innebærer at man må planlegge og bygge på en måte som gjør dette mulig. Gultvedt i Statens vegvesen deler inn i ”moderate transportsyklistene og ”ekstreme transportsyklistene:”

Vi har pekt ut en type av syklistar innenfor syklistbegrepet, og det er transportsyklisten. Transportsyklisten er ikke nødvendigvis fritidssyklisten men en person som ønsker å komme effektivt fram og som velger sykkelen framfor bil. Jeg vil si at det er den som i dag ikke sykler som er målgruppa vår. Vi skal få flere til å sykle, til å se sykkelen som et alternativ, og det er ikke nødvendigvis den ekstreme transportsyklisten, det kan være den moderate transportsyklisten. Det må for eksempel ikke være for bratte bakker.

(Gultvedt, intervju 2006)

Etter at ”transportsyklisten” ble lansert som et eget begrep i Oslo, har den vært gjenstand for debatt, både mellom planleggere og av politikere. Et viktig spørsmål er om det er hensiktsmessig å skille ut transportsyklisten som en egen gruppe og ha mest fokus på denne gruppen under planleggingen. I et møte i bystyret sommeren 1999 ble dette diskutert. Karin Pahle fra SV stilte spørsmål ved det som blir omtalt som ”grønn rute”, som er ment å gå fra Skøyen til Sinsen. I denne forbindelsen var hun skeptisk til bruken av begrepet ”transportsyklist”, som det framgår av følgende sitat:

For det første tillater jeg meg å si at jeg tror ikke det er helt riktig i praksis å skille så sterkt mellom en transportsyklist og en tursyklist. Jeg tror nok også at de som skal ta seg fram på sykkel til jobb eller i noen tilfeller gjerne velger en annen rute framfor den nærmeste, for eksempel langs Trondheimsveien eller andre steder.

(Karin Pahle, SV)¹⁴

Et annet spørsmål er hva slags oppfatning den generelle befolkningen har om begrepet, om de har noe forhold til det i det hele tatt. Hvis ikke politikere er fortrolige med begrepet, vil heller ikke media bruke begrepet når de omtaler saker som omhandler sykling. Dermed kan det være vanskelig for befolkningen i Oslo å få kjennskap til begrepet i det hele tatt.

Hudson (1982), Welleman (1997) og Ploeger (2003) legger alle vekt på at noe av poenget med å bygge ut hovedsykkelveinettet i en by, er at det skal være for alle innbyggerne i byen. Syklistar er ikke en homogen gruppe som har de samme preferanser og behov, og således er det viktig at det finnes et tilbud for alle innbyggerne som har et ønske om å benytte seg av

¹⁴ Sitatet fra møte i byrådet 16.06 1999 <http://www.sak.oslo.kommune.no>

sykkel som transportmiddel. Å legge opp planleggingen og utbyggingen etter et begrep som transportsyklist, vil kunne bety at noen gruppers ønsker blir ivaretatt. Det bygges for de som ønsker å komme seg raskt fram. Det er kommet flere forslag om å bygge alternative ruter for dem som har andre formål med sin reise enn å komme seg raskt fram, men så lenge man ikke har klart å få til å bygge et hovedveinett for syklistene, så vil det ta enda lengre tid å få bygd slike alternative ruter. At syklist er så forskjellige, er noe Berget i SLF trekker fram som en av årsakene til at planlegging av sykkelveier er vanskelig.

Det som er en begrensende faktor i forhold til at planleggingen sykkelanleggene går litt smått, og at det gjøres på feil måte er at man har en litt feil oppfatning av hvilke krav som man må tilfredstille. Det er mye vanskeligere å planlegge for sykkel og sykkeltrafikk enn det er å planlegge for bil, fordi syklist er så forskjellige. Man kan ikke lage veisystem som ivaretar alle mulige måter å sykle på, derfor er det viktig å få et veisystem som fanger opp den måten som folk sykler på en relativt ensartet måte.

(Berget, intervju 2006)

Berget, som selv var med på skape begrepet transportsyklist, påpeker at det naturlig nok vil være vanskelig å kunne ta hensyn til absolutt alle typer av syklist slik som Hudson, Welleman og Ploeger vektlegger. Plassmangelen når det gjelder nye typer av veier er allerede prekær, og prioriteringen av sykkelveier som helhet har, som jeg har vist, ikke alltid vært den beste i Oslo. Det kan følgelig være vanskelig å forstå hvorfor man i det hele tatt bruker begrepet transportsyklist. Studier viser at det bør planlegges for en stor del av befolkningen, og at man bør unngå å fokusere på én type brukere. I arbeidet med ”The Dutch Bicycle Master Plan” var det fokusert på at det skulle arbeides med å inkludere alle innbyggere, etter Hudsons prinsipper, ikke bare en utskilt gruppe slik man ser har vært gjort i Oslo.

6.8.2 Uppsalas syn på ulike grupper av syklist

I Uppsala har man ikke utskilt en gruppe av syklist, slik det er gjort i Oslo. ”Det er ikke definert ulike grupper av hva en syklist er. Sykkelveiene går både til studentområder og til alle andre bostedsområder, så det er ikke slik at det bare blir planlagt for bare studenter eller andre grupper” (Malmberg, intervju 2006).

Carlén som jobber med oversiktsplanen for Uppsala trekker fram at de har satt søkelys på den generelle syklisten, men at de fokuserer på barn i planleggingen av sykkelveier.

Det planlegges for den generelle syklisten. Det finnes ikke steder for man har en fil for de som ønsker å kjøre raskt og en for de som ønsker å ta det mer med ro. Dette er noe som behøves visse steder i byen. Vi har ingen definisjon av ulike typer av syklistar. Men vi tenker jo først og fremst på skoleveier.

(Carlén, intervju 2006)

Han peker på at det er et behov for at det også skal kunne finnes muligheter for dem som ønsker å sykle raskere. Men i de fleste av dagens byer med en viss størrelse vil det være vanskelig å få til dette. Plassmangelen gjør at man bør være fornøyd hvis man klarer å få til å lage kun én tilfredstillende løsning for syklistar.

I likhet med i Oslo er det i Uppsala fokusert på at barn skal kunne ha en trygg vei til og fra skolen. Dette gjelder både dem som går og dem som sykler. Men de største transportårene er forbeholdt dem som har erfaring med å ferdes i trafikken.

Vi er jo klar over at de [syklistene] ikke er en homogen gruppe. Barn som ikke har mye erfaring i trafikken oppfører seg på en måte og det finnes mange som ønsker å komme seg raskt fram. I tillegg ferdes mopeder også i sykkelveiene som kan skape konflikter. Når det gjelder det overordnede nettet så ser vi at dette lages for at vi skal ha en trafikkfunksjon. Målgruppen for dette er syklistar som er vant til å ferdes i trafikken. Ikke barn, men voksne mennesker som er en del av et trafikksystem. Ikke de raskeste, men vi tar mye hensyn til kvinner ettersom de ofte er litt mer forsiktig enn menn. De kaster seg ikke ut i farlige situasjoner, men tar det mer med ro i mange tilfeller. Nettet skal ikke bare være attraktivt for dagens syklistar, men også for de som vi ønsker skal begynne å sykle, de som ikke sykler i dag. Man må innrette seg mot en tenkt kategori som er noe mindre våghalser enn dagens syklistar ettersom vi ønsker at det skal bli flere syklistar.

(Ekman, intervju 2006)

Ekman påpeker at man i Uppsala også har fokusert på at kvinner skal kunne føle at de ferdes på en trygg vei. En måte å gjøre dette på, er å sørge for at sykkelveiene skal være godt opplyst, og at de skal ligge i nærheten av mer trafikkerte veier. Ved å planlegge for så trygge

veier som mulig ønsker man å få den delen av befolkningen som i dag ikke er aktive syklister til å begynne å sykle.

Det er likheter mellom Oslo og Uppsala når det gjelder fokuseringen på at syklister ikke er en homogen gruppe. Begge byene ønsker å skape så sikre veier som mulig, og det tas hensyn til barns rett til en trygg skolevei i begge byene. Den store forskjellen mellom byene er at Oslo fokuserer på den såkalte transportsyklisten, mens Uppsala ønsker å planlegge for den generelle befolkningen, uavhengig om de ønsker å komme seg raskt fram eller ikke.

6.9 Innbyggernes rolle i sykkelplanleggingen

Som jeg var inne på i kapittel 2 om bærekraftig utvikling har det etter at dette begrepet ble lansert vært fokus på at innbyggerne av en by skal kunne ha større mulighet til å være med på å påvirke i ulike faser av planleggingen. Når det gjelder planlegging av sykkelveier kan en måte å involvere innbyggerne på være å opprette ulike brukergrupper som kan si sin mening om aktuelle planer. For bilister finnes det i Norge interesseorganisasjonen NAF som er med på å påvirke bilistenes rettigheter, en lignende organisasjon for syklister er Syklistenes Landsforening. Men å ha en slik brukergruppe er ikke uproblematisk, det vil i mange tilfeller være en stor forskjell i hva brukerne er opptatt av, og hva som er politisk og økonomisk mulig å få til.

The relationship between cycle user groups and transport planners is not always an easy one. User groups tend to have clear and strong views, which are not subject to political or financial constraints. They also tend to underestimate both the time scale and amount of staff input required to effect real change. Nonetheless, the most successful initiatives are nearly always those with real user group input.

(Mathew & Graham 1995:17)

I Oslo har Trond Berget i Syklistenes Landsforening vært med på mye av det planleggingsarbeidet som har blitt gjort. Både i Statens vegvesen og i Oslo kommune sine planleggingsdokumenter har Berget vært en viktig bidragsyter. I Uppsala finnes det ingen lignende brukerorganisasjon som SLF, som ønsker å fremme sine synspunkter om syklistenes forhold. Innbyggerne i Uppsala har på samme måte som i Oslo mulighet til å delta på allmøter

om planer før de blir politisk vedtatt, og de kan fremme sine synspunkter direkte til de ulike planleggingsetatene direkte ved hjelp av e-post eller telefon. Begge byene ser på dette som en god ordning for å komme i kontakt med innbyggerne, men om synspunktene blir brukt eller ikke varierer i de to byene. Om innbyggernes synspunkter i Uppsala sier Ekman:

Ofte synes jeg at det ligger noe i de fleste synspunkter som framføres. Om man undersøker det vi får henvendelser om så treffer man riktig oftere enn om man skulle undersøke tilfeldige veier om de er bra nok vedlikeholdt og utbygd. Når man kommer ut på en plass hvor noen har tatt seg besværet med å rapportere om, så finnes det en substans i det.

(Ekman, intervju 2006)

På det samme spørsmålet om innbyggernes rolle svarer Gultvedt i Statens vegvesen: ”Det vi ikke gjør er å ha et korps av syklister som er knyttet til oss og rapporterer feil de ser. Da går ikke vi ut og tar det” (Gultvedt, intervju 2006).

Likheten mellom kommunene er at begge tar seg av publikumshenvendelser, ulikheten er at Uppsala har et annet syn på viktigheten av disse henvendelsene, og om de har noe substans i seg eller ikke. Dette kan skyldes at Oslo gjennom sin bruk av SLF som en viktig bidragsyter får viktige innspill om hvordan syklistene selv opplever forholdene. Ettersom Uppsala ikke benytter seg av en slik organisasjon vil henvendelsene de får direkte fra befolkningen være viktigere.

6.10 Vektlegging av bærekraftig utvikling i Uppsala

Uppsala kommune har som jeg har vært inne på, et sterkt ønske om å få til en bærekraftig utvikling som skal komme innbyggerne av byen til gode.

Den övergripande ambitionen är att lägga grunden för en långsiktig hållbar utveckling där planen ska vägleda alla framtida beslut enligt plan- och bygglagen om förändringar eller bevaranden i staden.”

(Uppsala kommun 2002:1)

Denne ambisjonen blir opprettholdt, og videreutviklet i kommunens siste planleggingsdokument om trafikk som kom ut i februar 2006:

För att uppnå hållbarhet i trafiken krävs insatser inom många olika områden. En särskild organisation bör inrättas som på ett tvärsektoriellt sätt kan verka för det hållbara resandet. [...] Att inrätta en särskild organisation för en aktiv trafikplanering mot ett hållbart resande är en viktig förutsättning för att åstadkomma ett trendbrott i resandet.

(Uppsala kommun 2006:3)

Uppsala kommune har innsnevret begrepet ”bærekraftig utvikling” til det de kaller ”hållbart resande”, som dreier seg om samferdsel og mobilitet. Som jeg var inne på i kapittel 2 har det vært gjort mange forsøk på å videreutvikle bærekraftig utvikling for å få det til å passe med det som diskuteres. Med ”hållbart resande” forsøker kommunen å få en transportpolitikk som tar hensyn til miljøet. For å få til dette er den viktigste satsningen å få flere til å benytte seg av andre transportmidler enn bil, gjennom å forbedre kollektivtilbudene og sykkeltilbudene.

I følge alle informantene i Uppsala blir bygging av sykkelveier sett på som en god måte å få til bærekraftig utvikling og understreker de miljømessige fordelene ved at befolkningen bruker sykkel framfor bil. Malmberg fra Miljöpartiet trekker fram ønsket om å gjøre Uppsala til en kompakt by for å minske bilkjøringen i sentrum, og dermed få til en bærekraftig utvikling.

I oversiktsplanen blir det slått fast at lokaliseringen av byen skal gjøres slik at det blir en kompakt by for å minske antall reiser. Byen skal ikke ha en stor geografisk utspredning som gjør at det blir foretatt mange reiser. Man har gått bort fra abctenkingen hvor man skal bo på et sted, arbeide på et annet og ha sentrumsfunksjonene på et sted. Nå skal man forøke å samle det. I et slikt perspektiv er det bærekraftig utviklingsorientert.

(Malmberg, intervju 2006)

Til tross for at er enighet i at utbygging av sykkelveier er en måte å skape bærekraftig utvikling på, er det ikke helt klart hva som egentlig menes med begrepet bærekraftig

utvikling. Dette blir bekreftet av Ekman som mener at bærekraftig utvikling blir brukt i altfor vide sammenhenger.

Bærekraftig utvikling er et moteord. Når vi lager en trafikkplan så finner man begrepet "hållbart resande" mange steder. Jeg synes at ordet brukes mye uten at det egentlig har noe innhold. Det er politisk korrekt å bruke det, men jeg har ikke hørt noen som har en god definisjon om hva som menes med begrepet.

(Ekman, intervju 2006)

Trafikkplanleggere og politikere har altså et ganske ulikt syn på hva som ligger i begrepet. Ekman som har vært en av de viktigste bidragsyterne til "Trafikkplan för Uppsala stad", mener at ordet har utspilt sin rolle, og at det fremstår som et begrep som ikke lenger har noe innhold.

Jeg synes at en langsiktig bærekraftig utvikling av byen er en utvikling av byen som miljømessig ikke fortsetter med å utarme vår moder jord. Nå for tiden plukker man jo inn alle mulige ting som kan være med i definisjonen innenfor bærekraftig. Til slutt så blir det jo bærekraftig at man skal ha varme klær på seg og ferdes i et vakkert miljø. Jeg synes at betydningen er svevende.

(Ekman intervju, 2006)

6.11 Vektlegging av bærekraftig utvikling i Oslo

Også i Oslo kommune sin kommuneplan blir begrepet bærekraftig utvikling brukt. Det legges stor vekt på at Oslo skal fremstå som en miljøby og et av målene omfatter bærekraftig utvikling. Definisjonen til WCED som jeg tidligere har referert til blir operasjonalisert og lyder:

Byen skal ha en bærekraftig byutvikling som imøtekommer behovene til dagens innbyggere uten å ødelegge muligheten for at kommende generasjoner skal få dekket sine, trivelige byrom, et miljøeffektivt transportsystem og godt fungerende kretsløp.

(Oslo kommune, 2004:23)

Men i andre planleggingsdokumenter står ikke begrepet like sentralt. I ”Strategisk plan for Samferdselsetaten 2005-2007” nevnes ikke bærekraftig utvikling, og heller ikke i ”Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo” blir begrepet brukt til tross for at det står sentralt i Oslo sin kommuneplan. Heller ikke i Statens vegvesen sine plandokumenter som omhandler planlegging av sykkelveier, er bærekraftig utvikling framhevet.

Alle informantene i Oslo utenom Trond Berget i Syklistenes Landsforening sa seg enige i at bærekraftig utvikling er en faktor når det planlegges for sykkelveier i Oslo. Hege Gultvedt i Statens vegvesen peker på at ”biologisk mangfold” er et begrep man heller bruker.

Biologisk mangfold er et begrep som brukes oftere i våre dokumenter. Hele sykkeltrafikken er jo tuftet på at det er miljøvennlige og at det gir god helse. Regjeringen har jo helseambisjoner, men det har kanskje ikke nådd samferdselssektoren i samme grad ennå.

(Gultvedt, intervju 2006)

I følge Berget er dette et begrep som brukes i mange sammenhenger, men som ikke alltid har en reell betydning for det som blir gjort på planleggingssiden. På spørsmål om sykkelveier blir sett på som en bærekraftig infrastruktur, svarer han: ”I festtalene, men ikke når beslutninger skal tas. Man vet om det, men man tar ikke hensyn til det når beslutningene skal tas” (Berget, intervju 2006).

Det er altså stor forskjell i hvordan Oslo og Uppsala bruker begrepet bærekraftig utvikling. I Oslo sin kommuneplan blir begrepet brukt når miljø blir omtalt, men på transport og samferdselsiden har ikke begrepet noen sentral rolle. Dette står i stor kontrast til hva som er i tilfellet i Uppsala. Her brukes begrepet hyppig i både arealplaner og samferdsels- og trafikkplaner. Begrepet blir imidlertid ikke operasjonalisert slik det gjøres i Oslo kommunes oversiktsplan, og dette kan være med på å skape forvirring rundt begrepet.

6.12 Oppsummerende casesammenligning

I analysen har jeg gått igjennom de kriteriene som Hudson et. al. (1982) mener må være til stede for at en by skal kunne ha en vellykket infrastruktur for syklistene. I følge disse

forfatterne er det en del sentrale punkter som planleggere må ta hensyn til når det skal lages en strategi for hvordan byer skal kunne få til en sykkelveiinfrastuktur som har som mål at flere av innbyggerne skal begynne å sykle. I både Oslo og Uppsala er det, som jeg har vist, fokusert på kortere sykkelturner. Begge byene opererer med en grense på 5 km som overkommelig for byens innbyggere, og målet for begge byene er å ta andeler fra bilistene på slike korte reiser. Denne 5 -km grensen brukes også i andre land, som jeg viste både i kapittel to om bærekraftig utvikling og i begynnelsen av dette kapitlet.

Det har i begge byene vært fokusert på at det må planlegges for et helhetlig sykkelveinett, integrert i den øvrige transportplanleggingen. I Oslo ble det i 1990 gitt ut en plan som het ”Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo. 1990”, og det kom ut en revidert utgave av denne i 1998 som het ”Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo”. Man har ikke klart å implementere denne planen enda, og i følge Statens vegvesen sine plandokumenter vil ikke hovedsykkelveinettet være ferdig før i 2015. Berget i SLF er mer pessimistisk, og mener at hvis utbyggingen fortsetter i dagens tempo, så vil den aldri bli ferdig. I Uppsala er hovedsykkelveinettet allerede ferdig utbygd, og det jobbes nå med det mer finmaskede nettet der ikke alle løsningene er tilfredstillende. Dette gjør at Uppsala ligger langt foran Oslo i det viktige arbeidet med å ha et ferdigutbygd hovedsykkelveinett. Det ferdigstillede hovedsykkelveinettet gjør det naturligvis lettere å sykle i Uppsala, og dette er noe av forklaringen på hvorfor de har en langt høyere andel av syklister enn hva Oslo har. For innbyggerne føles det tryggere å ferdes i trafikken når det finnes løsninger som er tilpasset den trafikken de selv er en del av. Det jobbes med å få til et slikt sykkelveinett i Oslo, men det er fortsatt en lang vei å gå før det står ferdigstilt.

Også når det gjelder prioriteringen mellom de ulike trafikantgruppene, er det forskjeller mellom Oslo og Uppsala. I Uppsala har jeg vist at det jobbes bevisst med at prioritering av sykkelveier er det viktigste, deretter kollektivtrafikk og til sist biltrafikk. I Oslo må bygging av sykkelveier fortsatt i mange tilfeller gi tapt for andre hensyn. Dette gjelder blant annet hensyn som parkeringsplasser for biler og antikvariske hensyn. Flere av informantene peker på at sykkelens rolle er lavt prioritert i Oslo, mange ganger har nye sykkelveier måttet gi tapt for andre veiprosjekter. Det som er positivt for Oslo er at det har vært mer fokusering på syklistenes rolle de senere årene enn hva det har vært tidligere. Aksjoner som ”Sykle til jobben” er med på å skape positiv omtale i media om sykkelens fordeler i form av bedre helse

og mindre forurensning. Dette gjør at forholdene for syklistene får mer omtale i den generelle befolkningen, noe som er med på å påvirke politikerne.

Når det gjelder satsing på å utvikle nettverk for å fremme sykkeltrafikken i ulike byer og kommuner, har Oslo kommet lengre i arbeidet enn hva Uppsala har. I Uppsala finnes det ikke noe formelt nettverk som samarbeider med andre byer, kun én trafikkplanlegger som har et uformelt samarbeid med kontakter han har opparbeidet seg gjennom å ha jobbet med sykkelveiplanlegging i mange år. I Norge ble det for noen år siden opprettet et ”sykkelbynettverk” som har som mål å fremme syklistenes situasjon, og dette nettverket har flere ulike representanter i Oslo. Det er for tidlig å si om dette er et velfungerende nettverk ennå, ettersom det ikke har vært aktivt lenge nok. Men det er positivt at det har kommet i stand et slikt nettverk, som Hudson, Ploeger og andre teoretikere mener må være til stede for at en by skal kunne få til et godt tilbud for syklistene.

For å kunne få gjennomslag hos beslutningsfattere og allmennheten, kan man bruke den samfunnsøkonomiske nytten som argument. Dette kan føre til at tiltak blir satt i verk som er med på å øke sykkelbruken. I begge byers planleggingsdokumenter blir dette påpekt, og ulike representanter i begge byene ser på dette som et godt poeng for å få midler til å bygge bedre og flere sykkelveier. I Oslo sier Trond Berget i SLF at dette er et argument som kan brukes enda mer. Han peker også på at noe av problemet er at kostnadsbesparelsen kommer til syne i helsesektoren (på grunn av bedre helse), og ikke i samferdselssektoren (som dekker kostnadene).

I både Oslo og Uppsala ønsker man å bygge veier som skal være så sikre og effektive som mulig. Dette blir det satt av store midler til i begge byene, ettersom det vil være vanskelig å oppfordre til økt sykkelbruk i befolkningen hvis ikke veiene oppfattes som trygge av de som skal bruke dem. Ett problem for Oslo i denne sammenheng, er at hovedsykkelveinettet ikke er ferdig utbygd. Dette medfører at syklistene i mange tilfeller blir overlatt til seg selv for å finne en vei som oppfattes som sikker og effektiv for den enkelte syklist. Det er også mange systemskifter i trafikken som gjør at syklistene må være ekstra forsiktige. Dette gjelder blant annet når man skal opp eller ned fra et fortau, eller når det skiftes fra sykkelfelt til blandet trafikk. Også i Uppsala er det noen steder problemer med slike systemskifter, men fortausykling er forbudt i Sverige, så man slipper problemer tilknyttet dette. Slike systemskifter kan også være med på å skape konflikter mellom syklist og andre

trafikantergrupper. Som jeg har vist, finnes det i begge byene eksempler på at syklistene kan havne i konfliktsituasjoner. Dette kan ses i sammenheng med at syklistene ofte kommer i en slags mellomposisjon mellom motorisert trafikk og fotgjengere.

Vedlikehold av sykkelveier har i større grad vært prioritert i Uppsala enn i Oslo. Informanter fra begge byene sier det skal være et tilbud til syklistene hele året, noe det også står i plandokumentene. Men hvis man ikke setter av nok økonomiske midler til dette, vil det bli umulig. I Uppsala blir sykkelveier prioritert øverst ved snøfall, og ifølge informantene jeg har intervjuet har det aldri vært spørsmål om klimaet gjør at sykkelveier blir nedprioritert. Sykling skal være mulig året rundt, og dette er også noe som blir fulgt opp gjennom en stor satsning på drift- og vedlikeholdssiden. I Oslo er det også i utgangspunktet meningen at man skal kunne sykle året rundt, men som jeg har vist, blir ofte sykkelfelt brukt som snødeponi, noe som gjør det umulig å sykle på mange strekninger. Vedlikehold av sykkelveier er noe som blir prioritert høyere av Statens vegvesen enn av Oslo kommune ifølge flere av mine informanter.

Når det gjelder å ivareta syklistenes perspektiv, har jeg vist at det er store forskjeller mellom Oslo og Uppsala. Flere av informantene i Oslo påpeker at bilistenes behov blir tatt mer hensyn til enn syklistenes. Dette kan ha sammenheng med at de som bevilger penger til prosjekter tilknyttet utbygging av sykkelveier og de som tar beslutningene ikke alltid har like god kunnskap om hva som må til for å kunne få til en trygg og effektiv vei for syklistene. I tillegg har jeg også vist at Oslo har fokusert på én type syklistene: ”transportsyklisten”. Dette er motsatt av Uppsala, som planlegger for den generelle syklisten, med fokusering på barn.

Til sist i analysekapitlet har jeg vist forskjeller mellom byens fokusering på bærekraftig utvikling. I Oslo blir det i kommuneplanen slått fast at man ønsker å satse på en bærekraftig utvikling, men dette blir ikke tatt opp i Statens vegvesen sine dokumenter om tilrettelegging for sykkeltrafikken i Oslo, og heller ikke i ”Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo”. I Uppsala har bærekraftig utvikling en viktigere rolle i byens planleggingsdokumenter, og informantene bekrefter at det jobbes med å opprettholde en byplanleggingspolitikk som ivaretar bærekraftig utvikling. Det blir også påpekt av en av informantene i Uppsala at bærekraftighet brukes i vide sammenhenger, noe som kan være med på gjøre at begrepet mister sin substans og den gjennomslagskraften det hadde når det første gang ble lansert. Men ved at begrepet blir brukt aktivt av politikere og planleggere kan dette være med på å gjøre at

miljøspørsmål får mer omtale i media og den øvrige befolkningen. Dette kan ha en positiv effekt ved at den generelle befolkningen engasjerer seg mer i miljømessige spørsmål som omfatter innbyggernes egne lokale miljø. Det er også viktig holde fast ved definisjonen, slik at den originale betydningen ikke går tapt.

7 Konklusjon

Jeg har i denne masteroppgaven diskutert ulike aspekt ved planleggingen og tilretteleggingen for syklistene i Oslo og Uppsala. Problemstillingen for denne oppgaven er: Hvordan skiller den offentlige tilretteleggingen for syklistene i Oslo og Uppsala seg fra hverandre? For å kunne svare på denne problemstillingen, har jeg tatt utgangspunkt i ulike teoretiske aspekter som har blitt brukt andre steder, med vekt på Nederland og Danmark, for å få flere til å begynne å sykle. Med disse teoriene som hjelp, har jeg i kapittel 6 vist at det er flere forskjeller mellom Oslo og Uppsalas planlegging og tilrettelegging for byens syklistene. Den største forskjellen mellom byene er at Uppsala allerede har et helhetlig sykkelveinett. Det kan virke som at Uppsala, ved å ha et ferdigstilt sykkelveinett, har kommet inn i en god sirkel når det gjelder å få flere til å sykle framfor å bruke bil. Dette gjelder først og fremst på kortere reiser. I Oslo ble det i 1990 politisk vedtatt at det skulle bygges et hovedsykkelveinett for hele byen. De siste rapportene antar at hovedsykkelveinettet ikke vil stå ferdig før 2015. Jeg har i kapittel 6 vist at det er flere grunner til dette, men de viktigste årsakene til at den første planen ikke ble ferdigstilt når den skulle, var at det ikke på forhånd var enighet om hvem som hadde utbyggingsansvaret for de ulike veiene, og at de økonomiske bevilgningene var for små.

Ettersom hovedsykkelveinettet på langt nær er ferdig utbygd i Oslo, har man heller ikke kunnet komme inn i en god sirkel som tilfellet er i Uppsala. Som jeg har vist, er det også andre forskjeller i hvordan planleggingen for syklistene har blitt utført i Oslo og Uppsala. Oslo har kommet godt i gang med nettverket "Sykkelby", en type nettverk som Uppsala ikke har satset på. Dette ved siden av aksjoner som "Sykle til jobben", viser at det jobbes med å få flere til å begynne å sykle i Oslo, men det er fortsatt en lang vei å gå før prosentandelen av syklistene blir like høy som den er i Uppsala.

Min andre problemstilling er: Hvordan kommer ulikheter i prioriteringen av tilrettelegging for syklistene til syne i den offentlige planleggingen? Jeg har vist at i Uppsala så prioriteres syklistene høyest, deretter kollektivtrafikken og til sist biltrafikken. Blant annet fordi hovedsykkelveinett er ferdig utbygd, og syklistene er prioritert framfor andre transportgrupper, har byen hatt en stadig økning i antall syklistene. I Uppsala har man også satset bevisst på at syklistene må ha gode forhold, hele året. Dette er også med på å vise byens innbyggere at syklistene er noe som prioriteres høyt av byens planleggere og politikere.

Å satse på en bærekraftig infrastruktur for syklistene er en tidkrevende oppgave. Til tross for at politikerne bevilger nok penger til ulike prosjekter for å forbedre forholdene til syklistene, er ikke dette nok. I både Oslo og Uppsala er det ifølge flere av informantene jeg har intervjuet, for lav kompetanse generelt om sykkelveier. I Uppsala har man ikke nok personer som jobber med denne problematikken, selv om de økonomiske bevilgningene er høye nok. I Oslo blir det påpekt at beslutningstagerne ikke alltid har forståelse for hva som kreves av et godt sykkelveinett. Hvis investeringsgrunnlaget og den generelle oppmerksomheten vedrørende syklistenes forhold opprettholdes og forsterkes, er dette noe som kan forbedres i årene som kommer.

Referanser

- Auken, M. 1994. *Livlig og sund samferdsel for alle*. NBS-Infrastruktur- nordiska byggforskningsorganens samarbetsgrupp. 1994. *Bärkraftig infrastruktur. Nordisk essäsamling om stadens framtida försörjings och Kommunikationssystemm*. Byggeforskningsrådet. Stockholm.
- Blowers, A. 1993. *Planning for a sustainable environment. A report by the town and country planning association*. Earthscan Publications Ltd. London.
- Breese, G & Whiteman. 1953. *An approach to urban planning*. Princeton University Press. New Jersey.
- Buchanan, C. (red) 1963. *Traffic in towns. A study of the long term problems of traffic in urban areas*. Reports of the Steering Group and Working Group appointed by the Minister of Transport. Waterlow & Sons Ltd. London.
- Christoferseon, I. & Öhman. 1998. *Kommunal planering under 1990-talet –en studie av Sveriges kommuner*. Ascender AB. Stockholm.
- Damberg, A & Ek. 2005. *Din guide genom Uppsala*. Eks-Förlag. Östervåla.
- Davies, D & Newson. 1996. *At the Crossroads. Investing in Sustainable Local Transport*. David Davies Associates. Birmingham.
- Falkemark, G. 1997 *Trafikpolitiken, makten och miljön*. Andersson, H. (red) 1997. *Forskare skriver om kunskapsläge och forskningsbehov*. Studentlitteratur. Sweden
- Hillman, M. 1997. *The pedestrian town as an environmentally tolerable alternative to motorised travel*. I Tolley, R. (red) 1997. *The Greening of Urban Transport. Planning for walking and cycling in Western cities*. Wiley. Great Britain.
- Hudson, M. (red) 1982. *Bicycle planning. Policy and practice*. The Architectural Press. London.
- Jacobsen, U. 1994. *Kan trafikken blive bæredygtig på kommunalt niveau?* NBS-Infrastruktur- nordiska byggforskningsorganens samarbetsgrupp. 1994. *Bärkraftig infrastruktur. Nordisk essäsamling om stadens framtida försörjings och Kommunikationssystemm*. Byggeforskningsrådet. Stockholm.
- Jansson, J.O. 1996. *Transportekonomi och livsmiljö*. SNS Förlag. Stockholm.
- Jensen, R. H. 1980. *Moderne norsk byplanlegging blir til*. Nordiska institutet för samhällsplanering. Stockholm.
- Kleven, T. (red) Amdam, Olsen, Lie & Jensen. 1998. *Planlegging og handling. Kommunal planlegging som grunnlag for politisk styring*. Kommuneforlaget. Oslo, 2. utgave.

- Kvale, S. 1997. *Det kvalitative forskningsintervju*. Ad notam Gyldendal. Oslo.
- Lodden, U.B. 2002. *Sykkelpotensialet i norske byer og tettsteder*. TØI rapport 561/2002. Statens vegvesen 2003. *Nasjonal transportplan 2006-2015. Nasjonal sykkelstrategi – trygt og attraktivt å sykle*. Oslo.
- Mathew, D & Graham. 1995. *More Bikes –Policy into Best Practice*. Halemere Offset. England.
- McClintock, H. (editor) 1992. *The Bicycle and City Traffic*. Bellhaven Press, London.
- Nyström, J. 2003. *Planeringens grunder. En oversikt*. Studentlitteratur. Sweden.
- Oslo kommune. 2006. *Forhandlinger i Oslo bystyres møte*. Hentet fra Oslo kommune sine nettsider. <http://www.sak.oslo.kommune.no>. Lest 24.03.2006
- Oslo kommune. 2004. *Kommuneplan 2004. Oslo mot 2020*. Oslo.
- Oslo kommune. 2004. *Forslag til helhetlig sykkelstrategi for Oslo 2005-2015*. Utarbeidet av samferdselsetaten. Oslo.
- Oslo kommune. 1998. *Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo*. Utarbeidet av Statens vegvesen Oslo, Samferdselsetaten, Plan – og bygningsetaten. Oslo.
- Owens, S. & Cowell. 2002. *Land and Limits: Interpreting sustainability in the planning process*. Routledge. London.
- Ploeger, J. 2003. *Infrastructure planning for cycling*. I Tolley, R. (red) 2003. *Sustainable transport. Planning for walking and cycling in urban environments*. Woodhead Publishing Limited. Cambridge.
- Ragin, C 1987. *The Comparative Method. Moving beyond qualitative and quantitative strategies*. University of California Press. London.
- Ragin, C. & Becker H. 1992. *What is a case? Exploring the foundations of social inquiry*. Cambridge University Press. Cambridge.
- Ramsay, A. 1997. *A systematic approach to the planning of urban networks for walking*. I Tolley, R. (red) 1997. *The Greening of Urban Transport. Planning for walking and cycling in Western cities*. Wiley. Great Britain.
- SCB.2005. *Kommunefakta. Befolkningspyramide for Uppsala kommune*. Hentet fra SCB` nettsider http://www.h.scb.se/kommunefakta/pyramider/pyra_frame.asp?region=0380/. Lest 29.09.05
- Sivertsen, E. 1999. *Tilrettelegging for sykkeltrafikk i "indre by" Oslo. Eksemplifisert gjennom en maktanalyse av to planprosesser i Oslo*. Hovedoppgave i Samfunnsgeografi. Universitetet i Oslo.

- SSB. 2005. *Befolkningstall for Oslo 1 januar 2005*. Hentet fra SSB's nettsider <http://www.ssb.no/emner/03/hjulet/tabell-01.html/>. Lest 29.09.05
- Statens vegvesen. 2004. *Sykkelveginspeksjoner. Trafikksikkerhet – Framkommelighet – Opplevelse*. Oslo.
- Statens vegvesen. 2003. *Nasjonal transportplan 2006-2015. Nasjonal sykkelstrategi – trygt og attraktivt å sykle*. Oslo.
- Statens vegvesen. 2003. *Sykkelhåndboka. Utforming av sykkelanlegg*. Oslo.
- Sykkelby. 2006. *Mål for arbeidet i Sykkelbynettverket*. Hentet fra Sykkelby sine nettsider. <http://www.sykkelby.no/forsidebannere/114>. Lest 28.03.06
- Sælendsminde, K. *Gang- og sykkelvegnett i norske byer*. 2002. TØI-rapport 567-2002. Statens vegvesen 2003. *Nasjonal transportplan 2006-2015. Nasjonal sykkelstrategi – trygt og attraktivt å sykle*. Oslo.
- Thagaard, T. 1998. *Systematikk og innlevelse. En innføring i kvalitativ metode*. Fagbokforlaget. Bergen.
- Tolley, R. (red) 1997. *The Greening of Urban Transport. Planning for walking and cycling in Western cities*. Wiley. Great Britain.
- Tolley, R. & Turton. 1995. *Transport Systems, Policy and Planning. A geographical approach*. Longman Group Limited. Essex.
- Ullrich, O. 1997. *The pedestrian town as an environmentally tolerable alternative to motorised travel*. I Tolley, R. (red) 1997. *The Greening of Urban Transport. Planning for walking and cycling in Western cities*. Wiley. Great Britain.
- Uppsala Universitet. 2005. *UU i siffror 2004*. Hentet fra UU's nettsider <http://info.uu.se/fakta.nsf/sidor/uu.i.idD2.html>. Lest 10.10.05
- Uppsala kommun, gatu- och trafikkontoret. 2006. *Trafikplan för Uppsala stad. Remisshandling, februari 2006*. Uppsala.
- Uppsala kommun. 2002. *Översiktsplan för Uppsala stad*. TK. Uppsala.
- Welleman, T. 1997. *The Dutch Bicycle Master Plan 1990-96*. I Tolley, R. (red) 1997. *The Greening of Urban Transport. Planning for walking and cycling in Western cities*. Wiley. Great Britain.
- Worldclimate. 2005. *Climate data for Oslo 59°N 10°S*. Hentet fra worldclimate's nettsider. <http://www.worldclimate.com/cgi-bin/grid.pl?gr=N59E010>. Lest 28.11.05
- Worldclimate. 2005. *Climate data for Uppsala 59°N 17°S*. Hentet fra worldclimate's nettsider. <http://www.worldclimate.com/cgi-bin/grid.pl?gr=N59E017>. Lest 28.11.05
- Yin, R.K. 1984. *Case study research. Design and Methods*. Sage Publications. Beverly Hills.

Vedlegg 1: Intervjuguide for Oslo

1. Målsetninger for Oslo sin sykkelveiplanlegging

Hvilke primære mål har Oslo kommune hatt i sin planlegging av sykkelveier?

Hvordan har disse målene endret seg fram til i dag?

Hvilke virkemidler har blitt brukt for å oppnå disse målene?

Har det vært noen form for motstridende krav i arbeidet med å oppnå målsetningen?

I så fall hvilke?

Er det et ønske om at Oslo skal ha en helhetlig infrastruktur for sykkelveiene?

Hva er målsettingen for sykkelveiplanlegging i Oslo i dag?

Hvilke aktører har arbeidet for å oppnå disse målene?

Hvordan har planprosessen vært?

Har det vært en samordning mellom ulike kommunale sektorer?

2. Samordning i trafikken og med andre byer

Hvordan ser du på samordningen mellom syklistar og andre trafikkantar? Anser du at regelverket i dag er bra nok?

Hvor har man hentet inspirasjonen fra? (andre byer og andre land?)

3. Miljøbetingelser

Hvordan påvirker krav om miljø utforming av sykkelveier i Oslo?

I hvilken grad påvirkes planlegging av sykkelveier i Oslo av at sykkel er det mest miljøvennlige transportalternativet?

Er bærekraftig utvikling en faktor når det planlegges for den fysiske infrastrukturen?

Blir sykkelveier sett på som en bærekraftig infrastruktur?

4. Innbyggernes rolle

På hvilken måte involveres kommunens innbyggere i planarbeidet?

Blir innbyggernes ønsker og krav om sykkelveier ivaretatt?

Har det vært naturlig å involvere innbyggerne/brukerne i planarbeidet?

Har innbyggerne en reell påvirkning?

Har det kommet innspill fra innbyggere som ikke vil ha, eller er negativ til, sykkelveier?

Synes du at syklistens behov for å ha gode veier blir ivaretatt?

Blir det tatt hensyn til at syklistene ikke er en homogen gruppe, men at vær enkelt syklist har sine egne ønsker og behov?

5. Statens rolle

Hvordan påvirker staten utformingen av sykkelveier i Oslo kommune?

Er det samsvar mellom de pålegg og direktiver som kommer fra statlig hold og de rammene som gis til gjennomføring av disse pålegg og direktiver?

Hva kunne blitt gjort fra statlig hold for å gjøre arbeidet med å følge deres pålegg enklere?

Hvordan vil du karakterisere den politiske viljen, på statlig nivå, for utbygging av sykkelveier?

I hvilken grad blir sykkelveier prioritert i forhold til andre transportprosjekter?

Finnes det et nettverk av ulike aktører (nasjonale, regionale og lokale) som har de samme synspunktene når det gjelder planlegging av sykkelveier?

Vil du si at dette er et velfungerende nettverk? I så fall hvorfor? Hvis ikke, hva kunne vært forbedret?

6. Økonomiske betingelser

I hvilken grad, og på hvilke måter setter de økonomiske rammene betingelsene for hvilke muligheter den generelle utbyggingen av sykkelveier har?

Er det lagt vekt på at de totale samfunnskostnadene kan minskes som en følge av at flere innbyggere benytter seg av sykkel?

Synes du det er samsvar mellom de økonomiske betingelsene som utbygging av sykkelveier har, og krav om sikkerhet og effektivitet for syklistene?

7. Topografi og klima

I hvor stor grad har klimatiske forhold vært med på å påvirke planleggingen av sykkelveier i Oslo?

Har det blitt tatt hensyn til klimatiske forhold som nedbør, frost, glatte veier og vind når det gjelder planlegging av sykkelveier?

Hvilken betydning har Oslo sin topografi hatt betydning ved utforming av sykkelveier?

8. Planleggingen framover

Hvordan ser du på sykkelens rolle i Oslo i framtiden?

Er det mange prosjekter som sees på som ferdige eller blir utformingen av sykkelveier sett på som en kontinuerlig prosess?

Anser du den politiske viljen til å bygge sykkelveier større i dag enn hva den har vært tidligere?

Ligger det an til store forandringer innenfor politikken og planleggingen av sykkelveier?

Er det noe du ønsker å ta opp?

Vedlegg 2: Intervjuguide för Uppsala

1. Målsättningar för Uppsalas cykelplanering.

Vilka primära mål har Uppsala i sin planering av cykelvägar?

Hur har dessa mål förändrats fram till i dag?

Vilka åtgärder har gjorts för att nå dessa mål?

Har det varit några motstridande krav i arbetet med att nå målsättningen?

I så fall vilka?

Finns det en önskan om att Uppsala ska ha en enhetlig infrastruktur för cykelvägarna?

Vad är dagens målsättning för cykelplanering i Uppsala?

Vilka aktörer har arbetat för att nå dessa mål?

Hur har planprocessen gått till?

Har det varit en samordning mellan olika kommunala sektorer?

2. Samordning i trafiken och med andra städer

Hur ser du på samordningen mellan cyklister och andra trafikanter? Anser du att regelverket i dag är tillräckligt bra?

Varifrån har man fått inspiration? (Andra städer och andra land?)

3. Miljöfrågor

Hur påverkar krav om miljö utformningen av cykelvägar i Uppsala?

I vilken grad påverkas planeringen av cykelvägar i Uppsala av att cykeln är det mest miljövänliga transportalternativet?

Är hållbar utveckling en faktor när det planeras för den fysiska infrastrukturen?

Ses cykelvägarna som en hållbar infrastruktur?

4. Invånarens roll

Hur involveras kommunens invånare i planarbetet?

Tar ni till vara invånarnas önskningar och krav vad det gäller cykelvägar?

Har det varit naturligt att involvera invånarna/brukarna i planarbetet?

Har invånarna en reell påverkning?

Har det varit kommentarer från invånarna som visar negativitet eller motstånd till cykelvägar?

Tycker du att cyklisternas behov för bra cykelvägar blir tillgodosett?

Tar man hänsyn till att cyklisterna inte är en homogen grupp, utan att varje individuell cyklist har egna önskningar och behov?

5. Statens roll

Hur påverkar staten utformningen av cykelvägar i Uppsala?

Finns det en koppling mellan krav och direktiv från staten och de ramarna som finns för att genomföra dessa uppgifter och direktiv?

Vad kunde ha gjorts från statlig sida för att göra arbetet med att följa deras direktiv enklare?

Hur vill du karakterisera den politiska viljan, på statlig nivå, för utbyggnad av cykelvägar?

I vilken grad blir cykelvägar prioriterade i förhållande till andra transportprojekt?

Finns det ett nätverk av olika aktörer (nationella, regionala och lokala) som har samma synpunkter vad det gäller planering av cykelvägar?

Skulle du säga att detta är ett välfungerande nätverk? I så fall varför? Om inte, vad kunde varit bättre?

6. Ekonomiska förutsättningar

I vilken grad, och på vilket sätt påverkar de ekonomiska ramarna förutsättningarna för vilka möjligheter den generella utbyggnaden av cykelvägarna har?

Har man lagt vikt vid att de totala kostnaderna för samhället kan minskas som en konsekvens av att flera invånare använder sig av cykel?

Tycker du att det finns en koppling mellan de ekonomiska förutsättningarna som utbyggnaden av cykelvägar har, och krav om säkerhet och effektivitet för cyklisterna?

7. Topografi och klimat

I hur stor grad har klimatförhållanden varit med och påverkat planeringen av cykelvägar i Uppsala?

Har man tagit hänsyn till klimatförhållanden som regn, frost, hala vägar och vind i planeringen av cykelvägar?

Vilken betydelse har Uppsalas topografi haft vid utformningen av cykelvägar?

8. Planeringen i framtiden

Hur ser du på cykelns roll i Uppsala i framtiden?

Är det många delar av cykelvägnätet som anses som färdiga eller ser man utformningen av cykelvägar som en kontinuerlig process?

Anser du att den politiska viljan till att bygga cykelvägar är större i dag än vad den har varit tidigare?

Är stora förändringar att vänta vad det gäller politik och planeringen av cykelvägar?

Är det något du vill tillägga?